Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 7 (600) год издания 8-й | Среда, 25 января 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Соболезнования от Центрального Комитета Коммунистической Партии Советского Союза, Совета Министров СССР, Президиума Верховного Совета СССР по поводу смерти председателя Совета Министров Народной Республики Болгарии Василя Коларова (1 стр.).

Социалистическое соревнование в честь выборов в Верховный Совет СССР (1 стр.).

Пламенный борец за коммунизм. (К 15-летию со дня смерти В. В. Куйбышева) (2 стр.).

И. Данилкин — Неустанно развивать новое и прогрессивное в диспетчерском руководстве флотом (2 стр.).

ТРУД ВО СЛАВУ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ: **В. Володин** — Зримые черты коммунизма. **А. Чутких** — Сила социалистического соревнования. **К. Шарапов** — Радостное творчество. **Н. Беспалый** — На благо Отчизны (3 стр.).

А. Пареньков — Дружный экипаж (4 стр.).

В морях Антарктики (4 стр.).

Коллективные договоры 1950 года

На предприятиях нашей страны в январе — феврале проводятся массовая проверка коллективных договоров 1949 года и заключение новых коллективных договоров на 1950 год.

Эта кампания имеет большое политическое и хозяйственное значение. В этом году она проходит в знаменательные дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР, в обстановке нового политического и производственного под'ема трудящихся масс.

Проверка и заключение коллективных договоров являются одним из ярких проявлений советского демократизма. Коллективный договор — это взаимное обязательство хозяйственных руководителей и коллектива предприятия в лице профсоюзной организации. На социалистическом предприятии интересы администрации и коллектива едины. Они направлены к укреплению могущества Советского государства, к дальнейшему развитию народного хозяйства СССР, повышению материального благосостояния трудящихся и ускорению нашего движения вперед по пути к коммунизму.

Коллективные договоры, заключаемые на советских предприятиях, коренным образом отличаются от договорной практики в капиталистических странах. Там, где у власти стоит буржуазия, коллективные договоры, если рабочим и удается отвоевать право на заключение их, отражают непримиримые противоречия между рабочими и предпринимателями-капиталистами. Там рабочие и служащие, защищаясь от беспощадной эксплоатации и произвола частных предпринимателей, ведут напряженную борьбу за удовлетворение самых минимальных своих потребностей.

У нас, в стране Советов, где давно ликвидированы эксплоататорские классы, где советский народ является полноправным хозяином своей жизни, коллективные договоры служат средством привлечения широких рабочих масс к управлению социалистическим производством. В Советской стране, под солнцем Сталинской Конституции каждый труженик чувствует себя активным участником всенародного дела строительства коммунизма, свой личный труд связывает с задачами и интересами всего государства. В этом наглядно проявляется сила советского социалистического демократизма.

Огромное значение коллективных договоров в том и состоит, что в их заключении участвуют миллионы трудящихся, что записанные в договорах обязательства находятся под постоянным контролем масс. Этот контроль снизу повышает ответственность хозяйственных и профсоюзных руководителей.

Коллективный договор охватывает все стороны производственной, бытовой и культурной жизни трудящихся. Он является мощным оружием в борьбе за пятилетку, за улучшение материального благосостояния рабочих и служащих.

На морском транспорте проведение в жизнь обоюдных обязательств по коллективным договорам дало ощутительные результаты. Морской флот в истекшем году перевез на 15 проп. грузов больше, чем в 1948 году. На 20,5 проп. вырос об'ем переработки грузов в портах, до 86 проп доведен уровень механизированной обработки грузов, выпуск валовой продукции на наших предприятиях возрос против 1948 года на 20,6 проп. На флоте зародились новые формы социалистического соревнования — патриотическое движение за звание «Отличная судовая вахта», за увеличение скорости судов и лучшее использование их провозоспособности. Многие коллективы судов, портов и предприятий морского транспорта повысили производительность труда, снизили себестоимость перевозок, освоили новую технику, сэкономили топливо и материалы. В этом прежде всего нашла свое выражение всесторонняя хозяйская забота работников морского флота о государственных интересах.

Коллективные договоры прошлого года способствовали также улучшению материально-бытового положения моряков. Выстроены новые здания; введено в эксплоатацию около 50 тысяч кв. метров жилой площади; многие работники морского флота получили новые квартиры; увеличилось количество культурных и бытовых учреждений. Значительные средства расходуются на улучшение техники безопасности и оздоровление условий труда моряков, портовиков и судоремонтников.

Однако некоторые хозяйственные и профсоюзные организации морского транспорта не выполнили важнейших обязательств, принятых по коллективным договорам. Это привело к тому, что отдельные пароходства допустили отставание от годового плана. У нас еще непомерно высоки непроизводительные простои флота в портах, срываются установленные графики ремонта судов. Слабость контроля профсоюзных организаций отрицательно сказалась и на жилищном и бытовом строительстве. Годовой план жилищного строительства в целом по министерству выполнен немного более, чем на 70 проп.; особенно отстает в жилищном строительстве Дальневосточное пароходство.

Не полностью проведены организационно-технические мероприятия на некоторых наших судоремонтных заводах. Это относится к заводу им. Парижской Коммуны, Канонерскому заводу и заводу им. Закавказской Федерации. На этих предприятиях хозяйственные руководители явно недооценивают политического значения коллективных договоров, а профсоюзные организации слабо борются за проведение их в жизнь. Иначе чем можно об'яснить тот факт, что директор завода им. Парижской Коммуны тов. Криман самовольно из'ял из плана организационно-технических мероприятий на 1949 год семь важных пунктов. То же самое сделали на заводе им. Закавказской Федерации главный инженер предприятия тов. Попов и главный механик тов. Туманов. Эти руководители забыли о том, что планы организационно-технических мероприятий составлялись на основе многочисленных предложений рабочих и инженерно-технических работников и что бюрократическое отношение к этим предложениям, разумеется, недопустимо.

Массовая проверка коллективных договоров, несомненно, поможет обнаружить все помехи на пути к осуществлению обоюдных обязательств и выявить всех нерадивых хозяйственных и профсоюзных руководителей, которые не обеспечили выполнения коллективных договоров. Проверка коллективных договоров не является самоцелью. Она прежде всего подразумевает безусловную действенность. Это значит, что недостатки, выявленные при проверке, непременно должны быть устранены.

Колдоговорная кампания затрагивает интересы широких масс моряков. Весьма важно, чтобы проект нового коллективного договора во всех деталях был доведен до сведения коллектива, чтобы все работники морского флота привлекались к подробному рассмотрению и обсуждению проекта договора. Тщательный учет поправок и дополнений, развертывание критики и самокритики будут способствовать повышению производственной и политической активности советских моряков.

Основное содержание коллективных договоров — это социалистические обязательства моряков, направленные на перевыполнение государственного плана перевозок. Коллективные договоры будут предусматривать мероприятия, обеспечивающие дальнейший под'ем социалистического соревнования, повышение производительности труда, снижение себестоимости, внедрение новой техники и широкое распространение новых стахановских начинаний. Вместе с тем договоры будут содержать обязательства по улучшению культурно-бытового обслуживания моряков.

Проверка старых и заключение новых коллективных договоров — массовая хозяйственно-политическая кампания. Успех ее во многом зависит от размаха агитационной работы и привлечения к активному обсуждению проектов новых коллективных договоров всех членов коллектива. В этом деле особенно важна направляющая, руководящая роль партийных организаций и политорганов. Долг политотделов и партийных организаций—помочь комитетам профсоюза широко организовать проверку старых коллективных договоров и обсуждение проектов новых коллективных договоров. Коммунисты должны более активно участвовать в профсоюзной работе, привлекая к ней широкий актив рабочих и служащих.

Нет никакого сомнения в том, что заключение коллективных договоров на 1950 год обеспечит еще больший размах социалистического соревнования и более высокие темпы морских перевозок, необходимые для досрочного выполнения пятилетнего плана морского транспорта.

Прием И. В. Сталиным премьера Государственного Административного Совета и Министра иностранных дел Китайской Народной Республики г. Чжоу Энь-лая

22 января Председатель Совета Министров СССР И. В. Сталин принял премьера Государственного Административного Совета и Министра иностранных дел Китайской Народной Республики г. Чжоу Энь-лая.

На приеме присутствовали Чрезвычайный и Полномочный Посол Китайской Народной Республики г. Ван Цзя-сян и Министр иностранных дел СССР А. Я. Вышинский.

Издание отдельных произведений И. В. Сталина

25 ноября 1936 года на Чрезвычайном VIII Всесоюзном с'езде Советов товарищ И. В. Сталин выступил с докладом «О проекте Конституции Союза ССР». Чрезвычайный VIII Всесоюзный с'езд Советов единодушно одобрил и утвердил проект новой Конституции Советского Союза, которую наш народ с гордостью называет Сталинской Конституцией.

Доклад товарища И. В. Сталина «О проекте Конституции Союза ССР» издавался 604 раза общим тиражом 59 миллионов 268 тысяч экземпляров на 89 языках.

Сейчас Государственное издательство политической литературы выпустило в свет брошюру с текстом доклада товарища И. В. Сталина «О проекте Конституции Союза ССР» тиражом в три миллиона экземпляров.

* * *

Государственное издательство политической литературы выпустило в свет трехмиллионным тиражом брошюру с текстом речей товарища И. В. Сталина на предвыборных собраниях избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы 11 декабря 1937 года и 9 февраля 1946 года.

Социалистическое соревнование в честь выборов в Верховный Совет СССР

В самом западном порту нашей Родины

Небывалым трудовым и политическим под'емом ознаменовываются дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР в Калининградском морском порту.

На кранах и фасадах портовых зданий алые полотнища с надписью: «12 марта— выборы в Верховный Совет СССР». Повсюду портреты товарища И. В. Сталина. Плакаты и лозунги призывают калининградских портовиков отметить день выборов новыми успехами на производстве. Среди портовиков есть немало товарищей, которые помнят прошлые выборы в Верховный Совет СССР на только что освобожденной от врага древней славянской земле. Тогда, в 1946 году, Калининградская область еще не существовала. Учитывая желание советских граждан, находившихся на этой земле, правительство образовало Кенигсбергский особый избирательный округ. С тех пор прошло всего четыре года, но сколько разительных перемен вокруг!

Груды развалин представлял тогда порт, ныне преобразовывающийся в один из лучших морских портов нашей страны. Калининградские портовики показали себя энергичными работниками и уже в 1948 году завоевали первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании моряков. Успешно завершили портовики план 1949 года.

На митингах, посвященных предстоящим выборам, калининградцы приняли на себя новые, повышенные социалистические обязательства. Они решили в первом квартале 60 проп. прибывающих судов разгрузить скоростными методами и за счет этого сократить на 15 проц. стояночное время судов.

Бригадиры грузчиков тт. Юрченко и Осмоловский, прорабы тт. Глушков и Малыхин, диспетчеры, экипажи судов портового флота, работники механических мастерских и крановщики добились уже первых успехов в выполнении взятых обязательств.

В порту сейчас работает около 150 агитаторов. Комсомолец тов. Лузанов, возглавляющий одну из лучших бригад грузчиков, прораб строительства тов. Голубинчий, начальник планового отдела управления порта тов. Краснопеева и другие агитаторы раз'ясняют Положение о выборах и проводят беседы о Сталинской Конституции.

В. АНДРЕЕВ.

У моряков Балтики

ЛЕНИНГРАД. (**Наш корр.**). С большой радостью узнали моряки Балтики, находящиеся в плавании, о предстоящих выборах в Верховный Совет СССР. Отовсюду поступают радиограммы, говорящие о трудовом под'еме среди моряков. Экипажи судов берут новые, повышенные социалистические обязательства.

С борта парохода «Жан Жорес» сообщают, что моряки с огромным воодушевлением встретили известие о выборах в Верховный Совет СССР. Экипаж обязался хорошо провести рейс с Дальнего Востока на Балтику. На судне развернулось соревнование по профессиям и за звание «Отличная судовая вахта». Машинная команда решила сэкономить пять процентов топлива, десять процентов смазочных материалов и увеличить скорость судна на 0,2 мили в час.

Экипаж теплохода «Академик Крылов» в честь выборов обязался выполнить квартальный план перевозок по тоннам на 125 проц. а по тонно-милям на 105 проц. и отлично подготовить судно к предстоящему продолжительному рейсу.

Борясь за увеличение скорости судна и рентабельную работу, экипаж парохода «Отто Шмидт» взял обязательство увеличить грузовместимость судна на сто тонн. Моряки решили сэкономить 120 тонн топлива и дать государству 200 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

Экипаж парохода «Менделеев» решил сэкономить за навигацию 180 тонн топлива и в каждом рейсе принимать дополнительно не менее 200 тонн груза. Увеличить скорость судна на полмили в час и сберечь государству 500 тысяч рублей обязался экипаж теплохода «Александр Матросов».

Экипаж теплохода «Адмирал Сенявин» обязался ко дню выборов перевезти сверх плана 7.000 тонн груза, сэкономить 50 тонн топлива и 10 килограммов смазочных материалов.

Подготовка к выборам в Верховный Совет СССР на судах Балтийского пароходства с каждым днем принимает все более широкий размах. Начали работать агитаторы. На теплоходе «Маршал Говоров» уже проведены три беседы об избирательном законе. На пароходе «Олонец» созданы кружки по изучению Положения о выборах.

Подготовка к выборам вызвала большой политический и трудовой под'ем среди экипажей судов. Моряки единодушно стремятся ознаменовать день выборов новыми производственными достижениями. Новые, повышенные социалистические обязательства взяли экипажи судов «Владивосток», «Капитан Гастелло», «Сестрорецк», «Грибоедов», «Мста».

Доклады, беседы, лекции

БОРТ ПАРОХОДА «ЧЕРНИГОВ». (**По радио**). На пароходе «Чернигов» развернулась подготовка к выборам в Верховный Совет СССР. Проведены партийное и комсомольское собрания, посвященные задачам коммунистов и комсомольцев в избирательной кампании. Агитаторы тт. Ковалев, Гриценко и Гризодуб приступили к проведению бесед о Сталинской Конституции и «Положении о выборах в Верховный Совет СССР» Намечено провести для экипажа лекции, доклады и беседы на темы: «Сталинская Конституция — самая демократическая конституция в мире», «Морально-политическое единство советского общества», «О дружбе народов СССР», «Партия Ленина—Сталина — вдохновитель и организатор советского народа в борьбе за коммунизм».

На общем собрании экипажа, посвященном подготовке к выборам в Верховный Совет СССР, многие моряки приняли конкретные обязательства. Токарь комсомолец тов. Познахарев обязался ко дню выборов отремонтировать свой станок, кочегары комсомольцы тт. Гризодуб и Полесин стали на стахановскую вахту в честь выборов.

Экипаж парохода в ознаменование выборов взял на себя обязательства: отлично нести вахты, держать пар на марке, вести судно точно по заданному курсу, сокращать ходовое время. Решено без вывода судна из эксплоатации провести очередную котлочистку. Экипаж решил ознаменовать день выборов в Верховный Совет СССР новыми трудовыми победами на благо нашей великой Родины.

Т. РТИЩЕВ, первый помощник капитана.

Стахановские вахты судоремонтников

ОДЕССА. (**Наш корр.**). Обширное новое здание. В нем светло, просторно и тепло. Двумя стройными рядами протянулись вдоль стен станки различных конструкций. К некоторым станкам прикреплены таблички: «Стахановская вахта в честь выборов в Верховный Совет СССР».

Это механический цех возрожденного из руин Одесского судоремонтного завода имени А. Марти. Четыре года назад, во время предыдущих выборов в Верховный Совет СССР, здесь была еще груда развалин. Теперь это один из лучших цехов завода, где рабочему созданы прекрасные условия для высокопроизводительного социалистического труда.

Заместитель начальника цеха коммунист Александр Никитович Платонов рассказал нам следующее:

— Как только был опубликован Указ о проведении выборов, пятнадцать лучших токарей цеха решили стать на стахановскую вахту в честь выборов в Верховный Совет СССР. Они приняли обязательство выполнить нормы на 200 проц., а продукцию сдавать с отличной оценкой.

На стахановскую вахту в честь выборов в Верховный Совет СССР стали комсомольцы и молодые рабочие корпусного цеха. Они решили выполнить план первого квартала ко дню выборов.

Более 100 агитаторов завода ведут агитационно-массовую работу в общежитиях. Организуются групповые читки и беседы, раз'ясняется Положение о выборах. На-днях развернул свою работу агитпункт.

Перевыполняют нормы

Готовя достойную встречу дню выборов в Верховный Совет СССР, комсомольцы Печорского порта стали на стахановскую вахту, взяв на себя новые, повышенные обязательства.

Свое слово они подкрепляют делом. Комсомольцы крановщики тт. Малышев, Шкрябин и Туркин ежедневно перевыполняют нормы на 50—60 проц.

Хорошо также работают токари тт. Мишанин и Горяев, слесарь тов. Носоновский, котельщик тов. Гайда. Слесарь тов. Дмитриев уже выполнил две месячные нормы.

* * *

Коллектив завода Северного пароходства широко развернул соревнование в честь предстоящих выборов. Десятки производственников, став на стахановскую вахту, добились отличных показателей в работе.

Совмещая две профессии, газосварщик тов. Песьяков за 20 рабочих дней января уже дал более двух месячных норм. Бригада слесарей, которой руководит тов. Антропов, изо дня в день выполняет задание на 240 проц. В счет 1954 года работает бригада слесарей тов. Братухина. Медник тов. Сташевский дает более двух норм. Комсомольско-молодежная бригада судосборщиков, которой руководит тов. Шкаев, вдвое перевыполняет нормы.

НА СУДАХ САХАЛИНСКОГО ПАРОХОДСТВА

На судах Сахалинского пароходства активно идет подготовка к выборам в Верховный Совет СССР. Моряки берут новые, повышенные обязательства, направленные на досрочное выполнение плана перевозок.

Экипаж парохода «Баскунчак» обязался квартальный план перевозок выполнить ко дню выборов, увеличить скорость судна на 0,3 мили в час. Моряки парохода «Ярославль» свой очередной рейс об'явили стахановским. Они взяли обязательство выполнить квартальный план к 12 марта.

На пароходе «Крильон» созданы две ремонтные бригады. Бригада, возглавляемая тов. Тихоновым, обязалась закончить ремонт левой машины к 15 февраля и вызвала на социалистическое соревнование бригаду, возглавляемую тов. Туриным, которая ремонтирует другую машину.

Центральному Комитету Коммунистической Партии Болгарии

Центральный Комитет Коммунистической Партии Советского Союза выражает Компартии и трудящимся Болгарии глубокое соболезнование по поводу смерти выдающегося руководителя Коммунистической Партии Болгарии, видного деятеля международного рабочего движения, стойкого революционера—члена Политбюро ЦК Коммунистической Партии Болгарии, Председателя Совета Министров Болгарской Народной Республики товарища Василя **Коларова.**

Смерть тов. Коларова является тяжелой утратой для Коммунистической Партии Болгарии и болгарского народа, защите интересов которого отдал всю свою жизнь тов. Коларов.

Верный друг Советского Союза, ближайший соратник Георгия Димитрова, тов. Коларов последовательно отстаивал дело интернационализма и неутомимо боролся против империалистической реакции и ее агентуры, был активным поборником дела мира, демократии и социализма.

Светлая память о тов. Коларове будет долго жить в сознании всех борцов международного рабочего и коммунистического движения.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Совету Министров Народной Республики Болгарии

Совет Министров СССР выражает глубокое соболезнование Правительству и народу Болгарии в связи со смертью Председателя Совета Министров Народной Республики Болгарии товарища Василя **Коларова** — выдающегося государственного деятеля, строителя народной демократии и социализма в Болгарии.

В лице тов. Коларова болгарский народ потерял испытанного и стойкого борца за дело мира, демократии и социализма.

Тов. Коларов был верным другом Советского Союза, активным поборником нерушимой дружбы болгарского народа с народами СССР, неутомимым борцом против империалистических агрессоров и поджигателей новой войны.

Светлый образ тов. Коларова навсегда останется в памяти народов Советского Союза.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР.

Телеграмма Председателю Президиума Народного Собрания Народной Республики Болгарии доктору Минчо НЕЙЧЕВУ

СОФИЯ

Прошу Вас, господин Председатель, принять от имени Президиума Верховного Совета СССР и от меня лично искреннее соболезнование по случаю кончины Председателя Совета Министров Народной Республики Болгарии Василя Коларова.

Память о Василе Коларове, выдающемся деятеле болгарского народно-демократического движения и строителе Народной Республики Болгарии, верном друге Советского Союза, будет вечно жить в сердцах наших народов.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.

23. I.—50 г.

От'езд из Москвы в Софию Советской правительственной делегации

24 января из Москвы в Софию выехала Советская правительственная делегация, возглавляемая К. Е. Ворошиловым, для участия в похоронах выдающегося руководителя Коммунистической Партии Болгарии, Председателя Совета Министров Болгарской Народной Республики тов. Василя Коларова. (ТАСС).

Прибытие Советской правительственной делегации в Софию

СОФИЯ, 24 января. (ТАСС). В Софию для участия в похоронах председателя Совета министров Народной Республики Болгарии Василя Коларова прибыла правительственная делегация Советского Союза во главе с тов. К. Е. Ворошиловым.

На аэродроме делегацию встречали члены Политбюро ЦК Болгарской коммунистической партии, члены правительства и министры: Вылко Червенков, Владимир Поптомов, Георгий Чанков, Райко Дамянов, Титко Черноколев, Минчо Нейчев, Антон Югов, Димитр Димов, Георгий Трайков, Георгий Попов, Кирилл Драмалиев, Руси Христозов, Карло Луканов, Фердинанд Козовский, Сава Гановский, Евгений Каменов и др.

Делегацию встречали также посол СССР в Болгарии М. Ф. Бодров и члены посольства.

По прибытии члены советской делегации во главе с К. Е. Ворошиловым посетили Народное собрание и возложили на гроб Василя Коларова венок с надписью: «Дорогому другу В. Коларову, ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР».

К. Е. Ворошилов и другие члены делегации, посол М. Ф. Бодров, Вылко Червенков, Цола Драгойчева, Титко Черноколев и Димитр Ганев встали на почетный караул у гроба Василя Коларова.

В Софию для участия в похоронах Василя Коларова прибыли также правительственные делегации стран народной демократии. Венгерскую делегацию возглавляет министр иностранных дел Дьюла Каллаи, польскую делегацию — председатель Совета министров — Юзеф Циранкевич, чехословацкую делегацию—заместитель премьер-министра Зденек Фирлингер, делегацию Германской демократической республики — заместитель премьер-министра временного правительства Отто Нушке, албанскую делегацию — руководитель албанских профсоюзов Гого Нуши.

Неустанно развивать новое и прогрессивное в диспетчерском руководстве флотом

И. ДАНИЛКИН,
начальник Азовского пароходства

Минувший год был годом серьезной проверки наших возможностей. План грузоперевозок по Азовскому пароходству был увеличен на 37,8 проц. Перед коллективом моряков Азовья и работниками службы эксплоатации нашего пароходства встала серьезная задача — выявить и использовать все резервы, все возможности для выполнения плана. Для этого в первую очередь требовалось улучшить руководство движением флота, то-есть работу диспетчерского аппарата.

Коллектив моряков Азовья единодушно принял решение — годовой план грузоперевозок выполнить досрочно. Это требовало от наших диспетчеров особенно четкого командования и строгого учета каждой минуты эксплоатационного времени.

Сейчас, подводя итоги работы за год, можно утверждать, что наши командиры движения во главе с главным диспетчером т. Говоровым это требование выполнили.

Моряки Азовья сдержали слово. Ко дню 70-летия И. В. Сталина годовой план грузоперевозок они выполнили на 109,9 проц. по тоннам и на 101,1 проц. по тонно-милям.

Патриотический пример моряков парохода «Воронеж» был подхвачен и в нашем бассейне.

С новой силой разгорелось социалистическое соревнование экипажей судов за досрочное выполнение каждого рейсового задания. От диспетчеров требовалась серьезная перестройка работы, и они осуществили ее. Главный диспетчер т. Говоров, групповые диспетчеры тт. Васильченко, Сысоев, Авакян основательно изучили социалистические обязательства азовских моряков и в дальнейшей своей практической работе ориентировались на них. По истечении каждого месяца наши диспетчеры систематически извещали команды судов о ходе выполнения плана перевозок. Если месячный или квартальный план судна выполнен был досрочно, диспетчер немедленно извещал об этом команду. Каждый диспетчер добивался, чтобы портреты лучших людей его группы судов были помещены на доске почета. Социалистическое соревнование моряков заметно повысило чувство ответственности диспетчеров, заставило их еще внимательнее следить за работой руководимых ими групп судов.

Основываясь на достижениях передовых стахановских коллективов, диспетчеры Азовского пароходства ввели стахановский график движения флота, который намного опережал установленные для эксплоатации флота нормы. И ежедневно на диспетчерских совещаниях каждый групповой диспетчер докладывал, как по его группе судов этот стахановский график выполняется.

Большое значение имела организация регулярных грузовых линий с закреплением постоянной группы судов на них. У нас уже был накоплен некоторый опыт работы флота на регулярной рудной линии Поти — Жданов и по перевозкам металла из Жданова в Таганрог. В этом году мы стремились осуществить организацию новых линий. Следует отдать должное диспетчерам Азовского пароходства: организация скоростной линии по перевозке угля из Ростова на Осипенко и чугуна из Осипенко на Таганрог является результатом их инициативы и умения оперативно решать вопросы государственной важности.

В деле выполнения плана «второстепенных» вопросов и «мелочей» не существует. Раньше бывало так: паровые шхуны и баржевый флот на Азовье имели ограниченные районы плавания, их зачастую использовали неэкономично; у нас нередко допускали балластные пробеги шхун и барж. В официальных отчетах это об'яснялось «отсутствием груза».

Диспетчеры Азовья, взяв обязательство досрочно выполнить годовой план, стали настойчиво искать пути лучшего использования шхун и баржевого флота. Они предложили новый вариант — возить уголь из Ростова на Осипенко, что являлось выгодным для хозяйственных нужд Запорожья. А чтобы избежать балластных пробегов этих судов в обратных рейсах, диспетчеры предложили переключить многие другие грузы, идущие в адрес Таганрога, с железной дороги на морской путь через порт Осипенко. Таким образом мы выполняли правительственное решение о переключении части грузов с железной дороги на морской путь и успешно решали вопрос загрузки нашего флота в обратных рейсах — из Осипенко на Таганрог.

Самым важным в руководстве флотом для диспетчера является фактор времени.

Командир движения должен уметь распределять работу с точностью до часа, порой и до минуты. Для этого диспетчерам необходимо знать специфику судов, условия их плавания, оснащенность механизмами, а также склады портов и их вместимость. Чтобы поближе ознакомиться со всем этим и вникнуть во все детали, диспетчеры пароходства тт. Говоров, Васильченко, Сысоев, Авакян, Пустышников сами выезжали в порты Азовского бассейна, ходили в рейс на судах, беседовали с моряками, прислушивались к их критическим замечаниям и учитывали деловые предложения стахановцев.

Важнейшей задачей работников эксплоатации попрежнему остается борьба с непроизводительными простоями флота.

Знание конкретной обстановки работы судов помогло диспетчерам бороться с простоями. Например, если в портах рудной линии — в Поти, Жданове или Новороссийске — вследствие скопления судов других пароходств перед нашими судами возникла угроза простоя, диспетчерский аппарат Азовского пароходства немедленно вмешивался, направляя судно в Батуми, Туапсе или в другой порт, предварительно запросив согласие на это капитана парохода.

И если непроизводительные простои судов Азовья в этом году сократились по сравнению с прошлым годом на 30,6 проц., тут бесспорно немалая заслуга диспетчеров пароходства, их возросшего умения маневрировать флотом.

В истекшем году сократились также балластные пробеги судов на 18,8 проц., на 25 проц. возросла грузопод'емность судов против 1948 года, а использование грузопод'емности увеличилось на 14,6 проц.

В разгоревшемся на Азовье социалистическом соревновании выковались новые кадры, росли люди буквально на глазах. Совсем недавно пришел к нам из Одесского института инженеров морского транспорта молодой диспетчер т. Авакян. А теперь по его инициативе введен в практику новый метод эксплоатации буксиров.

Метод диспетчера Авакяна заключается в том, что буксировку барж мы осуществляем не по старому, общеизвестному методу — от порта до порта одним буксиром, а передаем баржу в море одним буксиром другому. Этот вариант решил очень затруднительный для Азовского пароходства вопрос.

Дело в том, что буксирам пароходства инспекция Регистра ограничила районы плавания в отличие от района плавания барж. Это часто являлось причиной простоя баржевого флота. Выгоду передачи барж в море одним буксиром другому доказывает наглядно пример хотя бы одного рейса баржи «Бельбек». Буксировка «Бельбека» из Ростова в Осипенко двумя буксирами поочередно, то-есть с передачей баржи в море одним буксиром другому, дает возможность морякам сберечь 30 часов эксплоатационного времени.

Конечно, при таком варианте буксировки барж в условиях нашего бассейна требуется самый точный расчет времени. Диспетчер должен хорошо знать скорость хода буксира, количество часов стоянки баржи в портах, чтобы не прогадать и не создать вынужденный простой одного судна в ожидании подхода другого. Но ведь «чувство времени», как мы уже сказали выше, является главным качеством хорошего диспетчера. Благодаря предложенному диспетчером Авакяном новому методу буксировки простои барж сократились на 47,4 проц., и это несмотря на то, что число барж в 1949 году возросло и буксиров для них, казалось бы, нехватало.

В успешной борьбе с простоями более всего, несомненно, заинтересованы командиры судов. Капитаны тт. Миненко, Гиенч, Говоренко и многие другие, хорошо зная сложившуюся в портах обстановку, подробно информируют о ней работников эксплоатации, подсказывая им те или другие варианты маневрирования.

Моряки ощутили, что диспетчерский аппарат, быстро реагирующий на все потребности флота, живет одной жизнью с плавсоставом, одним общим стремлением выполнить план. У нас нередко бывает, что по любым вопросам, даже не имеющим прямого отношения к эксплоатации, плавсостав теперь обращается по радио именно к диспетчерам; те поддерживают справедливые требования моряков перед другими отделами пароходства и настойчиво добиваются их выполнения.

Тесный контакт наладили диспетчеры Азовья с Морской инспекцией. Своевременно сообщая Морской инспекции о переводе судна с одной линии на другую, диспетчеры дают таким образом возможность инспекции подготовить необходимые пособия по плаванию судна в новом районе и своевременно проинструктировать командный состав.

Большое значение для успешного плавания судов имеет прогноз погоды. Учитывая метеорологические прогнозы, наши диспетчеры своевременно предупреждают капитанов о том, какое количество груза и бункера следует брать в данный рейс. Тут надо напомнить, что на Азовье от состояния погоды и направления ветров зависят уровень воды в каналах и проходные их глубины. Флот неоднороден по своему составу. У каждого судна своя осадка, своя остойчивость. Эти данные важно знать, чтобы решить, при какой погоде какое судно и куда можно послать. Благодаря принимаемым диспетчерами мерам и учету прогнозов погоды количество аварий на Азовье в минувшем году по сравнению с 1948 годом уменьшилось в 3,5 раза, а убытки от них снизились в шесть раз.

Диспетчеры Азовского пароходства настойчиво добиваются сохранности перевозимых грузов. Используя опыт прошлых лет и накопленную в «Библиотеке диспетчера» техническую литературу, наши командиры флота вместе с работниками коммерческого отдела инструктируют судоводителей и грузовых помощников о том, как лучше перевозить различные грузы. Так, по перевозкам цитрусовых, зерна, генеральных грузов у нас систематически проводится предварительный инструктаж моряков. Капитаны судов заранее получают информацию о роде предстоящих грузов и необходимые инструкции, а экипажи судов могут благодаря этому заблаговременно подготовить для них трюмы. В результате число претензий клиентуры к пароходству значительно снизилось.

Диспетчерами Азовского пароходства руководит т. Говоров. Этот работник обладает большими знаниями условий работы бассейна и ценным практическим опытом. Отличительной чертой главного диспетчера является его умение прислушиваться к советам других, передавать свой опыт молодежи, растить кадры. Вот почему недавно, когда обстоятельства сложились так, что рядовым диспетчерам временно пришлось замещать групповых, все они сумели хорошо справиться с поставленными перед ними задачами и с честью выдержали ответственное испытание.

Рассказывая о положительных сторонах работы диспетчеров Азовского пароходства, нельзя умолчать о тех вопросах, которые их волнуют, мешают им работать. Одной из серьезных помех является часто отсутствие запланированного груза в портах. Пора отделу перевозок министерства покончить с этим ненормальным положением, добиться, чтобы клиентура обеспечила доставку запланированного груза в срок, без ущерба для движения флота.

Не менее важной проблемой является дноуглубительная работа Азовморпути.

Для более полного использования грузопод'емности Азовского флота и освоения тяготеющих к нашему бассейну грузопотоков необходимо, чтобы технический флот уже в этом году дал флоту возможность работать на всех подходных каналах. Необходимо также улучшить состояние гидротехнических сооружений в Жданове и Поти, расширить складскую площадь этих крупных портов, а порты Осипенко и Керчь полнее оснастить необходимыми механизмами.

Задачи, стоящие перед флотом в новом, 1950 году, велики; они требуют от командиров движения новых знаний и еще большего повышения их квалификации. Диспетчерам флота нужна систематическая учеба. Полезно наладить также обмен опытом всего диспетчерского состава Министерства морского флота. Мы считаем, что для этой цели нужно организовать краткосрочные курсы диспетчеров пароходств и портов, на которых диспетчерский актив мог бы прослушать ряд лекций о новых методах руководства флотом.

При выполнении всех этих условий качество руководства движением флота повсеместно повысится. Диспетчеры морского флота совместно со всем коллективом работников морского транспорта обеспечат выполнение плана последнего года новой сталинской пятилетки.

Один из лучших стахановцев турбоэлектрохода «Вячеслав Молотов» боцман З. Культа. Фото М. Сергеева.

В содружестве с новатором

Мое знакомство со слесарем стахановцем четвертого района Ленинградского порта Ермаком Шаховым произошло летом прошлого года. С того времени у нас возникло творческое содружество, направленное к тому, чтобы добиться безотказной работы портальных кранов и, в частности, агрегатов воздушной системы, от повреждения которых нередко происходили простои механизмов.

Изучая неисправности портальных кранов, мы установили, что поломки являются следствием несовершенства конструкции отдельных частей этих механизмов. Поломки с успехом устраняются путем внесения конструктивных изменений на основе предложений механизаторов района.

Однако еще не редки случаи простоев воздушных фрикционов некоторых кранов из-за повреждения резинового поршневого манжета фрикциона.

Зная, что ремонтом воздушных фрикционов занимается слесарь тов. Шахов, я предложил ему совместно решить вопрос об устранении причин повреждения резиновых манжет фрикциона. Уже при первом знакомстве с Е. Шаховым я убедился, что он отлично разбирается в работе и конструкции отдельных агрегатов воздушной системы портальных кранов. Шахов — новатор, работающий с инициативой, обладающий хорошей смекалкой.

В результате совместного изучения работы и конструкции фрикциона мы пришли к выводу, что обрыв резинового манжета может произойти из-за перекоса поршня, вследствие соскакивания одной из трех возвратных пружин с удерживающих приливов из-за недоброкачественной сборки фрикциона, а также из-за разрушения резины манжета под действием большого веса поршня.

Вследствие этого выявилась необходимость изменения малосовершенной конструкции воздушного фрикциона крана. Мы предложили осуществить центровку поршня в цилиндре фрикциона при помощи трех направляющих пальцев, ввернутых в поршень и скользящих в отверстиях корпуса цилиндра фрикциона и фланца, крепящего фрикцион на валу лебедки.

На эти направляющие пальцы свободно надеваются возвратные пружины, и тем самым предотвращаются их спадание и возможный перекос поршня в цилиндре.

Наше предложение в настоящее время внедрено. Экономия от него только по пяти кранам составляет 4.225 руб. в год.

Вот результат содружества работников науки и производства.

Инженер Е. ГРИБОЕДОВ.

Ценные предложения

Завод им. Вано Стуруа выпускает для Каспия дизельные буксирные суда. В процессе их эксплоатации моряки вносят ценные предложения по усовершенствованию конструкции этих судов. Старший механик теплохода «Бойкий» тов. Горбунов предложил установить на судне вспомогательный электрокомпрессор.

Инженер-теплотехник пароходства Каспфлот тов. Афанасьев предложил установить на новых буксировщиках резервно-аварийные цистерны для запаса солярового масла. Ряд ценных предложений по усовершенствованию новых буксировщиков внесли члены Каспийского отделения Всесоюзного научного инженерно-технического общества водного транспорта.

Инженер В. ФЕНИН.

Пламенный борец за коммунизм

(К 15-летию со дня смерти В. В. Куйбышева)

Сегодня исполняется 15 лет со дня смерти Валериана Владимировича Куйбышева — пламенного борца за коммунизм, несгибаемого пролетарского революционера, замечательного большевика, человека, который всем сердцем, всей душою был предан народу, партии Ленина — Сталина, строительству счастливой, светлой жизни в нашей стране.

В одной из своих речей в 1932 году Куйбышев говорил, что перед советским народом стоит «задача подлинно историческая — построить бесклассовое социалистическое общество, уничтожить капиталистические элементы, уничтожить эксплоатацию человека человеком, осуществить ту цель, за которую боролся рабочий класс всех стран в продолжение десятилетий, осуществить ту цель, за которую гибли коммунары в Париже, осуществить ту идею, о которой мечтали лучшие умы человечества».

Служению этой великой цели и отдал свою ясную, цельную, героическую и благородную жизнь Куйбышев.

Пламенный большевик, преданнейший ученик Ленина и Сталина, еще на заре своей юности избравший тернистый, трудный путь профессионального революционера, Куйбышев во все периоды своей жизни был человеком, для которого главный смысл существования заключался в том, чтобы неутомимо бороться за народное счастье, за коммунизм.

Вся жизнь Куйбышева — в какие бы страницы его биографии мы ни заглядывали, будь то время большевистского, революционного подполья, период борьбы с царским самодержавием, или годы гражданской войны, или последующие годы, когда Куйбышев занимал виднейшие партийные и государственные посты, — вся жизнь его была высоким примером величайшей преданности делу Ленина — Сталина, благородной самоотверженности, горячего, вдохновенного труда на благо трудящихся.

Куйбышев называл себя солдатом революции.

Вступив в 1904 году шестнадцатилетним юношей в ряды Омской большевистской организации, Куйбышев с той поры знал «одной лишь думы власть, одну, но пламенную страсть». Это была страсть революционной борьбы, революционного натиска на устои самодержавия. Дни революционных схваток, дни революционных битв были для него самые радостные дни. Он так писал в одном из своих стихотворений: «Славно, братцы, в бурю жить». Там, где другие теряли силы, впадали в уныние перед глухой стеной самодержавия, он мужественно и смело звал в бой.

Мы в путь пошли под звуки кандалов,
По мысль бодра и дух наш вне оков, —

писал он в другом своем стихотворении. И это было верно. Дух его всегда был «вне оков», даже в самое трудное, самое тягостное время.

Куйбышев вел революционную работу в Омске, Каинске, Томске, Петропавловске, Барабинске, Петербурге, Вологде, Харькове, Самаре. Восемь раз его арестовывали, четыре раза ссылали. Но Куйбышеву никогда не изменяла светлая вера в победу революции, в «правду своего пути», пути большевика.

«Будущее, товарищи, за нами, — говорил он однажды в Нарыме, куда сослало его царское правительство, — никакие невзгоды, встряски не должны колебать нашу веру в грядущие лучшие дни, веру в социализм в России, веру в борьбу и правоту этой борьбы».

Школа большевистского революционного подполья закалила Куйбышева, обогатила его бесценным опытом, сделала его трибуном и пропагандистом идей Ленина, талантливым организатором рабочих масс.

Куйбышеву было всего только 29 лет, когда совершилась Великая Октябрьская социалистическая революция. Но это уже был испытанный, закаленный революционер, страстный, непоколебимый ленинец. Под его руководством в Самаре была установлена советская власть.

В годы гражданской войны Куйбышев сыграл выдающуюся роль в разгроме Колчака, в обороне Астрахани, в очищении Средней Азии от остатков интервентов и белогвардейцев, от буржуазных националистов и басмачей. Соратник Фрунзе и Кирова, боевой их товарищ на полях сражений, Куйбышев проявил себя и талантливым полководцем и блестящим политическим руководителем войск.

Куйбышев умел побеждать всюду — и в битвах с царским самодержавием в годы революционного подполья, и в горячих, острых схватках с меньшевиками и эсерами, и на фронтах гражданской войны, и на большой государственной работе, на которую его направляла партия. Куйбышев занимал виднейшие посты в годы мирного строительства — секретаря ЦК ВКП(б), председателя ЦКК и наркома РКИ, председателя ВСНХ СССР, председателя Госплана, заместителя председателя Совета Народных Комиссаров СССР, председателя Комиссии Советского Контроля. С 1927 года Куйбышев был членом Политбюро ЦК ВКП(б). И на всех этих высоких государственных и партийных постах Куйбышев беззаветно и самоотверженно отдавал все свои силы социалистическому строительству, созданию могучего социалистического хозяйства, победоносному движению страны по пути к коммунизму.

Трудно хоть сколько-нибудь преувеличить огромную роль Куйбышева в осуществлении ленинско-сталинского плана социалистического преобразования нашей Родины, в воплощении первых сталинских пятилеток, в индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства.

Ровно семнадцать лет назад, выступая на об'единенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б), Куйбышев говорил:

«Меньшевики, Троцкий и другие, выброшенные за борт жизни, не в состоянии охватить всю грандиозность задач социалистического строительства. Они способны только на предательство, на борьбу с социалистическим строительством. Они давно растеряли какую бы то ни было связь с рабочим классом. Где же им понять, что ход нашего строительства, строительства социализма в нашей стране, есть самое радостное, самое святое, что имеется в душе пролетариев всех стран!»

Именно это «самое радостное, самое святое» для народа — строительство социализма — было самым главным и священным делом и для самого Куйбышева. Куйбышев был одним из самых блестящих знатоков советской экономики и одним из самых выдающихся организаторов социалистического хозяйства. То, что он сделал для развития социалистической индустрии, для технического перевооружения всего народного хозяйства, для социалистического планирования, для улучшения работы государственного аппарата, для борьбы с бюрократизмом, поистине неизмеримо. Крупнейший государственный деятель ленинско-сталинского типа, энтузиаст сталинских пятилеток, Куйбышев много сил отдал тому, чтобы наша страна превратилась в могущественную, непобедимую социалистическую державу.

Почти все первенцы социалистической индустриализации страны — Сталинградский тракторный завод, Магнитогорский, Кузнецкий и другие заводы — зарождались, проектировались, возникали при ближайшем участии Куйбышева. Широко известно, с каким жаром и увлечением призывал Куйбышев к освоению Урало-Кузбасса. Гениальная сталинская мысль о создании восточной угольно-металлургической базы нашла в лице Куйбышева своего страстного, энергичного пропагандиста.

«Урало-Кузнецкий комбинат, — говорил он в одной из своих речей, — станет вторым центром нашей индустрии и нашего народного хозяйства».

Пламенный патриот социалистической Родины, Куйбышев многое сделал для усиления военной мощи нашей страны, для развития воздушного и морского флота социалистического государства. Он не уставал подчеркивать, что «о подготовке войны против нас мы должны помнить всегда», чтобы неустанно бороться за еще большее укрепление нашего политического и хозяйственного могущества, за повышение обороноспособности СССР.

Все, что увеличивало силы страны, обогащало ее, открывало перед ней новые заманчивые перспективы в области строительства, находило со стороны Куйбышева самую горячую поддержку. Именно поэтому Куйбышев был таким неутомимым пропагандистом исследования недр, поисков их новых сокровищ и богатств.

Куйбышев страстно любил советских людей и то новое, коммунистическое, что непрерывно, чудесными ростками порождает наша советская жизнь. Он глубоко чувствовал красоту этой жизни. Удивительные перемены, происходящие в судьбах тысяч тысяч людей, подвиги свободного человеческого труда, появление новой, социалистической интеллигенции из среды рабочих и колхозников, большая душевная чистота советских людей вызывали в нем всегда неподдельное восхищение.

«Величие нашей эпохи, — говорил он проникновенно в своем докладе на XVII с'езде ВКП(б), — в с'езде кузнецов и конюхов, собирающихся в Колонном зале Дома союзов и обсуждающих лучшие способы и методы ухода за лошадьми и инвентарем; в девяти тысячах рабочих Сталинградского завода, сдавших экзамен на технический минимум; в молодом инженере-осетине, воспитанном победившим пролетариатом и смело пускающем в ход завод электролитного цинка; в работнице электрозавода, вчерашней домохозяйке, сегодня выступающей с речью о судьбах и перспективах электропромышленности».

Это было сказано в 1934 году. Куйбышев видел черты нового в нашей стране, черты нашего коммунистического «завтра». Во имя торжества этого нового и жил и трудился Валериан Владимирович Куйбышев.

Кристальной чистоты большевик, непоколебимый ленинец, Куйбышев был верным и преданным соратником Сталина.

В гениальном вожде советского народа Куйбышев видел олицетворение мудрости большевистской партии, олицетворение всего лучшего, что есть у трудящихся всех стран.

«Под руководством славной коммунистической партии и товарища Сталина — олицетворения всего лучшего, что есть в мировом рабочем движении, — говорил он с трибуны XVII партийного с'езда, — идет наша великая страна, идет от победы к победе идет Советский Союз, мощная, высокоиндустриальная социалистическая держава, уверенно и бодро навстречу будущему».

Всей силой души, всей страстью сердца Куйбышев ненавидел врагов партии и народа — троцкистов, зиновьевцев, бухаринцев, рыковцев, ставивших своей целью разрушение партии и государства, расчленение страны, уничтожение социалистического строя, возврат к капитализму. С черными этими изменниками и предателями Куйбышев боролся беспощадно, страстно, непримиримо.

25 января 1935 года троцкистско-бухаринские злодеи умертвили Куйбышева, оборвали его прекрасную, благородную жизнь.

Но Куйбышев живет и всегда будет жить в памяти народа. Пламенное сердце Куйбышева билось лишь для того, чтобы на земле восторжествовал коммунизм. А мы все ближе и ближе подходим к нему. В расцвете нашей страны, в новых наших победах, победах послевоенной пятилетки, во всем нашем движении вперед, к коммунистическому обществу — бессмертие Куйбышева.

Производственное обучение стахановцев

Ежегодно на завод «Красная кузница» прибывают десятки молодых рабочих. Вступая на путь самостоятельной трудовой жизни, они должны многому учиться.

В 1947 году, окончив ремесленное училище, в механосборочный цех пришел Геннадий Быков и стал к токарному станку. Он знал, что профессия токаря — довольно сложная. Надо уметь грамотно читать чертежи, разбираться в многочисленных судовых деталях, хорошо знать свой станок, чтобы с пользой для дела использовать всю его мощность.

Быков пришел на завод токарем третьего разряда, а сейчас он уже выполняет работу, которая обычно поручается токарям пятого и шестого разрядов. Добиться этого ему помогли занятия в стахановской школе.

Под руководством опытных мастеров Быков работал и учился. Стахановцы охотно помогали ему советом и делом. За два года работы на заводе молодой рабочий выполнил три годовых нормы.

Шесть с половиной годовых норм выработал слесарь-комсомолец А. Котцов, а ведь не прошло и четырех лет, как он поступил на завод. Сейчас он идет в первых рядах заводского коллектива.

Нет слов, работать и учиться одновременно довольно трудно. Но молодежь ни на один день не прекращает своей производственно-технической учебы. Молодые рабочие стремятся стать опытными мастерами своего дела.

Упорно учится и плодотворно работает на производстве не только молодежь. Стремление к знаниям, к творчеству, к поискам нового присуще многим рабочим завода, стахановцам и мастерам производства. К их услугам многочисленные кружки техминимума, сеть стахановских школ, курсов учебного комбината, где квалифицированные специалисты регулярно читают лекции на самые различные темы.

В формовочном цехе работают четыре стахановские школы. Ими руководят лучшие формовщики тт. Шубин и Парфенов. Дважды в неделю после работы собираются молодые формовщики на занятия.

За два месяца работы этих стахановских школ молодые формовщики повысили свои разряды, увеличили производительность труда. Рабочие тт. Карамышев, Пешехонов, Вашуткин, Шарманкина и многие другие стали выполнять нормы до 180—200 процентов и до минимума снизили брак продукции.

Школы стахановского опыта играют большую роль в подготовке квалифицированных кадров на заводе. В этих школах уже обучено 180 рабочих. Стахановские школы работают в корпусном, механическом и других цехах. Руководят ими квалифицированные рабочие-стахановцы. Бригадиры судосборщиков тт. Некрасов, Дьяконов, Поздеев обучают людей лучшим приемам и технике котельных работ. Слесари тт. Моложов и Копалин обучают людей сборке, пригонке и монтажу деталей. Хорошо работают стахановские школы в трубопроводном цехе. На занятиях стахановских школ в цехах присутствуют также инженеры, технологи, мастера.

Другая форма обучения, которая успешно применяется на нашем заводе, — это сдача техминимума. Курсы техминимума прошли 460 человек. На курсах повышения квалификации обучается 200 рабочих различных профессий. Эти курсы созданы почти во всех цехах завода. Повышают свою квалификацию токари, слесари, фрезеровщики, судосборщики, котельщики, кузнецы, крановщики, электросварщики, трубопроводчики. На шестимесячных курсах бригадиров обучается без отрыва от производства 20 человек.

Наш завод с каждым годом оснащается новым оборудованием, совершенствуется технология судоремонта и судостроения. Рабочие, не знакомые с новой технологией производства, не могут поэтому быстро освоить новое оборудование. К ним мы прикрепили инженеров и техников, которые оказывают рабочим серьезную помощь.

Производственное обучение мы тесно увязываем с практическими задачами коллектива предприятия. Этой цели подчинена и работа заводского технического кабинета. У нас проводятся лекции, технические консультации, доклады стахановцев о методах своей работы, производственно-технические конференции. В декабре были проведены лекции о скоростных методах ремонта корпусов морских судов, скоростном резании металлов и другие.

Большое внимание уделяет технический кабинет завода обмену стахановским опытом. Доклады об опыте стахановской работы читают литейщики, котельщики, слесари-монтажники.

Наши лучшие производственники — расточник т. Усов, мастер т. Юницын, бригадир судосборщиков т. Тряпицын, токарь т. Вторыгин и многие другие повседневно изучают технику производства, рационализируют, изобретают и за счет этого добиваются новых производственных успехов.

Производственное обучение рабочих на заводе «Красная кузница» позволяет коллективу работать еще лучше, еще плодотворнее.

А. РОМАНОВ,
начальник учебного комбината завода «Красная кузница».

Вести из бассейнов

✪ В Рижской мореходной школе закончились выпускные экзамены. Морской флот получил новый отряд машинистов, кочегаров и матросов.

✪ В разгаре зимний спортивный сезон у физкультурников Тихоокеанского общества «Водник». Физкультурники Владивостока своими силами оборудовали лыжную базу. Курсанты мореходной школы регулярно участвуют в тренировках по конькам.

✪ На Канонерском судоремонтном заводе имеется много стахановцев, досрочно выполнивших свои пятилетние нормы. Среди них — бригада судосборщиков тов. Парфенова, бригада электромонтажников тов. Васильева, слесарь тов. Суханов, токарь тов. Фролов и другие стахановцы.

✪ На ряде балтийских судов были претворены в жизнь ценные рационализаторские предложения. Недавно управление Балтийского пароходства премировало механиков-рационализаторов тт. Сокур, Казанкова, Волкова, Евсеенко и других новаторов флота.

✪ Водители автомашин транспортного отдела Ленинградского порта увеличили межремонтный пробег своих машин, сэкономили немало бензина и резины. Автомашина водителя тов. Нилова прошла без капитального ремонта 127.000 километров. За последний квартал прошлого года он сберег 71 литр бензина.

✪ На пароходе «Стрельна» состоялось комсомольское собрание, посвященное теме «Черты героя нашего времени». Участники собрания с большим интересом выслушали выступления матросов А. Бусоргина, К. Муромцева, старшего механика Б. Воскресенского и других моряков.

✪ Недавно группа моряков теплохода «Дмитрий Донской» во время стоянки судна в Одесском порту посетила оперный театр и прослушала оперу «Князь Игорь».

В зимнем рейсе

БОРТ ПАРОХОДА «ПСКОВ». **(По радио).** Сейчас наше судно совершает первый рейс в 1950 году. Экипаж хорошо к нему подготовился. Перед уходом в плавание матросы надежно закрепили на палубе все предметы, подверженные качке.

Ночью на судно обрушился шквал, сопровождаемый проливным дождем. Дул встречный ветер. Вскоре он достиг 9 баллов. Волны заливали палубу. В эти часы необходимо было быстро повернуть по ветру 14 трюмных вентиляторов и надеть на них чехлы.

Палубная команда, возглавляемая старшим помощником капитана тов. Фирстовым, несмотря на трудности зимнего плавания, быстро выполнила задание. Особенно отличились старший помощник капитана т. Фирстов, штурман т. Ушаков, плотник т. Петухов, матросы тт. Лазарев, Смирнов, Киселев, Куценко, Воробьев и Саранов.

С большим под'емом встретили моряки нашего судна Указ о выборах в Верховный Совет СССР. Экипаж решил ко дню выборов досрочно выполнить план перевозок первого квартала.

Капитан С. КОТЛЯРОВ.

Агитатору для беседы с избирателями

Труд во славу нашей великой Родины

Вся страна готовится к выборам в Верховный Совет СССР. Трудящиеся нашей великой Родины отмечают это знаменательное событие новыми трудовыми подвигами.

Свободный, сознательный, созидательный труд на благо социалистической Отчизны — что может быть выше, благороднее этого!

«Мы придем к коммунизму через коммунистический труд», — учил Владимир Ильич Ленин. Одухотворенный идеями ленинизма, труд советских людей двигает вперед развитие социалистического общества. «Социализм и труд неотделимы друг от друга», — говорит товарищ Сталин.

Большевистская партия заботливо поддерживает все патриотические начинания трудящихся и воспитывает у них коммунистическое отношение к труду. Новое отношение советских людей к труду находит свое выражение в массовом, поистине всенародном размахе социалистического соревнования, в росте стахановского движения.

Агитатор! Расскажи избирателям о том, как претворяются в жизнь ленинские заветы, как расцветают труд и инициатива советских людей под солнцем Сталинской Конституции. Расскажи, как строится коммунизм в нашей стране под знаменем Ленина, под водительством великого Сталина.

Зримые черты коммунизма

В. ВОЛОДИН,

Маяковский с присущими ему лаконизмом и силой сказал однажды:

коммуна —
дело годов,
не веков...

Эти слова талантливейшего советского поэта особую весомость приобретают сейчас.

Никогда еще зримые черты коммунизма не проступали в нашей действительности так ярко, так явственно и многообразно, как в настоящее время. Мы живем в преддверии коммунизма, в преддверии коммунистического общества — это сознает и чувствует сейчас каждый советский человек.

В день семидесятилетия Иосифа Виссарионовича Сталина — великого вождя всего прогрессивного человечества, вдохновителя и организатора побед коммунизма — тов. Л. М. Каганович писал:

«После того, как претворена в жизнь задача построения социализма, товарищ Сталин выдвинул новое положение о возможности и необходимости построения коммунизма в нашей стране и в том случае, если сохранится капиталистическое окружение. «Коммунизм в одной стране, — говорит товарищ Сталин, — вполне возможен, особенно в такой стране, как Советский Союз».

Коммунистическое общество — это теперь уже не отдаленное будущее, это уже близкая, реально ощущаемая нами цель, вырисовывающаяся перед нашими глазами во всей своей грандиозности и историческом величии. Мы уже как бы чувствуем на своем лице дыхание прекрасного будущего. Черты будущего, как молодые побеги, все яснее и все в большем числе проглядывают в настоящем. Без труда мы находим их вокруг себя — и в нашей жизни, и в нашем искусстве, и в нашей литературе. Сознание, что мы идем к великой исторической цели, творим великое дело,— окрыляет, вдохновляет сейчас всех советских людей.

В тысячах фактов, в тысячах примеров проявляются зримые черты коммунизма, и число их настолько уже огромно, что они перестают нас изумлять. Они уже представляются нам обыденными явлениями. Разве не обыденным кажется нам, что старший мастер завода «Калибр» Николай Российский выступает с лекцией в Московском станко-инструментальном институте имени Сталина, выступает перед студентами 4-го и 5-го курсов в присутствии профессоров? Да, уже кажется обычным, обыденным! А между тем, это и есть то **зримое коммунистическое будущее,** в котором все мастера, все рабочие смогут выступать с лекциями, состоять членами научных обществ, участвовать в литературных диспутах, создавать художественные полотна, писать симфонии.

Разве не обыденным нам кажется тот факт, что в колхозе «Луч Востока» Алма-Атинского района Казахской республики открылся великолепный Дворец культуры, в котором казахи-колхозники, тридцать лет назад еще кочевавшие по степям, слушают теперь оперы, смотрят балет? Да, кажется уже обыденным. А между тем, это и есть **то зримое коммунистическое будущее,** в котором все деревни, аулы и кишлаки, превратившись в цветущие агрогорода, будут располагать великолепными дворцами культуры и театрами.

И сотни, многие сотни и тысячи таких же прекрасных побегов будущего наблюдаем мы в нашей жизни буквально во всех концах страны. На сессии ученого совета Института истории Академии наук Грузинской ССР обсуждается доклад профессора Читая «Новый быт в колхозе селения Тогза Горийского района», обсуждается в присутствии крестьян из этого селения. Разве это не знаменательно, разве это не то новое, что несет нам с собой воплощающийся в плоть и кровь коммунизм?..

В Узбекистане, близ Самарканда, кишлаки четырех колхозов — имени Ленина, имени Орджоникидзе, имени Кирова и «Кзыл-Аскар» — приобретают вид городков, в которых есть школа-десятилетка, библиотека, клубы, электростанция... В Грузинской республике около двухсот председателей колхозов являются сейчас людьми, имеющими высшее образование, а более 1.200 человек — среднее образование. В Казахстане, в Джамбулской области, есть семья бывшего пастуха-кочевника Шабдана Байбатшаева, в которой сейчас все учатся, получая среднее и высшее образование, а сам Шабдан занимает пост председателя одного из районных исполкомов и числится студентом-заочником Казахского государственного университета. В городе Вышний Волочок Калининской области живет старый рабочий Леонид Алексеевич Магунов. Все сыновья и дочери этого рабочего получили высшее образование и работают сейчас инженерами... В городе Люберцы Московской области основан колхозный университет, и на кафедре этого университета колхозники-слушатели нередко видят перед собой выдающихся ученых Москвы...

Стоит только вдуматься, вглядеться во все эти факты, во все эти явления — и нам станет ясно, что это и есть **то начало** коммунистического уклада жизни, к которому стремительно движется наша Родина.

Коммунизм вырастает из всего строя нашей действительности, из великой творческой энергии народа, порожденной великой целью, из самоотверженного и вдохновенного стахановского труда.

Созидатель работает
ночи и дни,
чтобы скорее зажечь
коммунизма огни,

— пишет один из советских поэтов, лауреат Сталинской премии Аркадий Кулешов. И это очень верно передает и горячую радость вдохновенного стахановского труда, и ту главную, краеугольную, решающую роль, которую играет новаторский, творческий труд народа-созидателя в строительстве коммунистического общества.

«Коммунизм начинается там, — учит В. И. Ленин, — где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд, забота **рядовых рабочих** об увеличении производительности труда, об охране **каждого пуда хлеба, угля, железа** и других продуктов, достающихся не работающим лично и не их «ближним», а «дальним», т. е. всему обществу в целом, десяткам и сотням миллионов людей, об'единенных сначала в одно социалистическое государство, потом в Союз Советских республик».

Стахановский, коммунистический труд— это то, что быстрее всего приближает нас к коммунистическому обществу, что создает материальную основу этого общества, подготовляет изобилие ценностей в нем. Благодаря этому творческому, новаторскому труду наше движение к коммунизму ускоряется все сильней и сильней. В исканиях стахановцев, в их новом отношении к труду, в их непрерывных творческих находках, в их культурно-техническом росте, в их заботливом отношении к тем, кто отстает, кто стоит на месте, в их государственном подходе к делу — проявляются наиболее ярко зримые черты коммунизма, проявляется коммунистическое сознание советских людей.

А. М. Горький, определяя существо стахановского движения, очень красочно говорил о нем, что это «огненный взрыв массовой энергии», взрыв, который вызван колоссальными успехами социалистического труда, сознанием его культурного значения, его силы, освобождающей трудовое человечество из-под гнета прошлого.

Этот «огненный взрыв массовой энергии» — энергии, несущей с собой воплощение самых смелых, самых благородных человеческих планов, самых светлых и передовых идеалов, особенно ярок и ослепителен сейчас, когда мы строим величественное здание коммунизма. Пафос коммунистического труда владеет миллионами сердец. «Раз к коммунизму идешь, так надо итти к нему быстро и каждый день»,— говорит один из персонажей пьесы Корнейчука «В степях Украины», и это именно то чувство, которое ведет сейчас всех наших стахановцев, всех советских патриотов.

Примеры коммунистического, новаторского, творческого труда в нашей стране поистине неисчислимы.

Люди у нас поразительно обгоняют время. Слесарь одного из московских предприятий Умрихин еще задолго до конца минувшего года выполнил более 15 годовых норм — то-есть, можно сказать, ушел на одиннадцать лет вперед. Московский токарь-стахановец Павел Быков обогнал время почти на шестнадцать с лишним лет, выполнив за три с половиной года 19 годовых заданий. И таких же результатов добились слесарь-сборщик Тбилисского завода «Станок» Семен Геджадзе и иркутский стахановец Давыдов.

В свое время Маяковский призывал:

Распрабабкиной техники
скидывай хлам!
Днепр,
турбины веоти по заводьям.
От ударных бригад —
к ударным цехам,
от цехов —
к ударным заводам.

Это было и призывом и мечтою поэта, чтобы у нас появились заводы, где бы сплошь все рабочие показывали образцы высокопроизводительной, подлинно творческой работы. И вот она уже воплощена, эта мечта. Коммунистический труд породил новое явление в нашей жизни — стахановские цехи, стахановские заводы. Именно такими заводами стали завод «Калибр» в Москве и другие предприятия страны.

Коммунистический труд породил и другое — такие участки и цехи на предприятиях, где люди создают продукцию только наивысшего качества, где недопустимым и позорным считается выпускать не только брак, но и просто непервосортную продукцию.

«Чего мы все достигли? — пишет прославленный стахановец Александр Чутких в своем письме к бригадиру Ларенкову, опубликованном в двенадцатой книжке журнала «Новый мир» за прошлый год. — Прежде всего, того, что на Краснохолмском комбинате, на вашей фабрике, в колхозе «Красный Аксай», на бакинских нефтепромыслах, на многих других предприятиях и во многих колхозах не только забыли, что такое брак, но и что такое второй и третий сорт.

Еще не для всех бригад страны, но уже для очень многих проблемы сортности больше не существует. Наши ткачихи, например, по собственному почину упразднили в своих лицевых счетах графу «качество». За ненадобностью упразднили: продукция первосортная и только первосортная, качество все время только отличное, и никакого другого нет и уже быть не может.

Вот это, мне кажется, самая радостная, можно сказать, коммунистическая черта нашего дела...».

Да, это именно **коммунистическая** черта в труде Александра Чутких и десятков и сотен тысяч людей, развернувших по его примеру движение за наивысшее качество того, что они создают, за непрерывное совершенствование этого качества. И в высшей степени знаменательно, что в этом движении участвуют и московские и ивановские ткачи, и ленинградские рабочие, и чкаловские колхозники, и ростовские чабаны, ставящие себе целью отправлять в Москву и другие города только высококачественную шерсть, из которой можно изготовлять такие ткани, как коверкот, бостон, шевиот. Такова сила всякого коммунистического почина в нашей стране, всякой подлинно коммунистической инициативы — она немедленно подхватывается огромными массами людей, воодушевленных великой идеей коммунизма.

Коммунистические ростки будущего поднимаются, побеждают, особенно наглядно проявляясь в стирании граней между рабочими и интеллигенцией, в уничтожении противоположности между городом и деревней, в уничтожении противоположности между умственным и физическим трудом. Знатный советский человек, стахановец-закройщик Василий Матросов однажды получил такое уведомление из Армении:

«Уважаемый Василий Иванович, — написали ему из Еревана, — посылаю Вам экземпляр брошюры, посвященной Вашей новаторской деятельности. Брошюра издана нашим министерством на армянском языке. Она у нас широко распространена».

Все больше растет у нас число стахановцев — авторов книг, печатающихся большими тиражами и расходящихся по всей стране. Все чаще мы видим новаторов труда на кафедрах институтов и техникумов читающими лекции о своих методах работы перед широкой студенческой аудиторией. Все больше увеличивается у нас количество рабочих, получающих дипломы инженеров непосредственно у себя на предприятиях, превращенных в заводы-университеты, в заводы — учебные комбинаты. Социалистическая культура все глубже проникает в народные массы, поднимая рабочих до уровня инженерно-технических работников. Образование — политическое, общее, техническое — стало всенародным оружием в борьбе за коммунизм.

«Нет никаких оснований сомневаться в том, — говорит товарищ Сталин, — что только такой культурно-технический под'ем рабочего класса может подорвать основы противоположности между трудом умственным и трудом физическим, что только он может обеспечить ту высокую производительность труда и то изобилие предметов потребления, которые необходимы для того, чтобы начать переход от социализма к коммунизму».

Труд рабочего-новатора все больше становится интеллектуальным, умственным, а не физическим трудом в нашей стране. Он требует знаний, образования, знакомства с литературой, требует творческих способностей. Николай Российский рассказывает, что на участке, которым он руководит, каждый рабочий вносит в течение года не менее двух-трех рационализаторских предложений, а некоторые вносят такие предложения каждый месяц. Это значит, что стахановец — это в то же время исследователь, изобретатель, экспериментатор. Он не может не пополнять систематически свои знания, не может не учиться, не расширять свой кругозор, не расти духовно, не развивать свой изобретательский талант.

Все наше движение вперед по пути к коммунизму означает невиданный, небывалый расцвет духовных сил народа.

Мерзкий капиталистический порядок вещей в Америке и маршаллизованных странах Европы до предела истощает народные силы, обезличивает, отупляет человека. По выражению Горького, простые люди в Америке — это «руда, из которой добывают желтый металл, прогресс — это концентрация физической энергии масс, то-есть кристаллизация мяса, костей и нервов человека в золото». Американский рабочий все больше превращается в безвольного и безгласного «робота», в придаток к машине, в один из ее механизмов. До чудовищного доходят здесь люди (если их можно назвать людьми), занимающиеся «кристаллизацией» человеческих мускулов и человеческих нервов в золото.

«С огромным возмущением читал я недавно, — пишет Николай Российский в своих интересных записках, опубликованных в журнале «Октябрь», — описание станков фирмы «Балей» — «последний крик» капиталистической техники. Работая на этом станке, человек пользуется одновременно двумя рукоятками, ножными педалями и хомутом. Да, американские конструкторы создали хомут, удобно застегиваемый хомут выпуска середины XX века. В этот хомут рабочий впрягается и движениями туловища перемещает продольный супорт. Так рабочий в течение смены «вытанцовывает» 800 изделий. Станок этот получил злую кличку — «Чарльстон». Но это еще не все. Конструкторы предусмотрели, что рабочий может себе позволить недостаточно интенсивно «танцовать», захотеть на минутку отдохнуть, хотя бы в полной упряжке; и они нашли способ, чтобы устранить такую «опасность». Над самой головой рабочего смонтирован аппарат для стока масла, и в случае, если рабочий во-время не сделает нужного движения, масло выльется ему на голову. Неправда ли, гениально!»

Станок «Чарльстон», станок с хомутом — это поистине символ современной трумэновской Америки. В этот хомут впряжен весь американский рабочий класс, весь американский народ.

Советское общество, социалистический строй открывают необозримые горизонты для духовного расцвета человека, и эти горизонты становятся тем шире, тем необ'ятнее, чем дальше по пути к коммунизму движется наша страна. Свет коммунизма, свет ленинско-сталинских идей озаряет нашу Родину и победоносно, прямой и ясной дорогой ведет нас вперед.

Чем ярче разгораются огни коммунизма в нашей стране, чем зримей и осязаемей приметы будущего, тем прекрасней становится наша жизнь.

Радостное творчество

К. ШАРАПОВ,
механик Ленинградского порта

Не так давно я прочел статью Владимира Ильича Ленина «От первого субботника на Московско-Казанской железной дороге ко Всероссийскому субботнику-маевке».

Мне запомнились вещие слова великого вождя:

«...Мы будем работать, чтобы внедрить в сознание привычку, во вседневный обиход масс правило, «все за одного и один за всех», правило: «каждый по своим способностям, каждому по его потребностям», чтобы вводить постепенно, но неуклонно коммунистическую дисциплину в коммунистический труд».

Это было сказано в суровом 1920 году. С тех пор прошло 30 лет, но какие грандиозные изменения произошли за это время в нашей стране!

Я работаю в Ленинградском порту. На моих глазах неуклонно совершается внедрение высокого коммунистического принципа в повседневный труд людей. И самый труд от этого стал выше, осмысленнее, благороднее.

Есть у нас в порту старые грузчики, которые еще помнят те далекие времена, когда им приходилось ворочать огромные кипы, таскать большие тяжести на своей спине. А теперь наш порт — один из лучших механизированных портов Советского Союза.

Минувший год был годом дальнейшего технического прогресса. В порту появилось множество новых приспособлений, усовершенствований. В наших складах работают автоматы и транспортеры. При разгрузке судов мы стали широко применять автопогрузчики, захватные приспособления новейшей конструкции. У нас в районе действует новый аккумуляторный полноповоротный кран. Новые совершенные машины облегчают труд людей. Механизированная обработка грузов в Ленинградском порту достигла 92,7 проц., а это значительно выше того, что запланировано на 1950 год.

Наша портовая молодежь упорно учится. Учатся крановщики, слесари, грузчики, механизаторы. В этой огромной тяге к учебе — залог нашего роста.

Ширятся ряды новаторов. В порту неустанно трудятся 250 рационализаторов. Их предложения только в минувшем году дали флоту свыше 900.000 рублей годовой экономии. К примеру, бригадир грузчиков Лесного мола В. Добрынин предложил автоматический способ отцепки ковша с сыпучим грузом. Его мысль была тотчас подхвачена, детально разработана. Мыслимо ли это было прежде, чтобы простой грузчик двигал технику вперед?

Я каждый день вижу, как развивается и процветает содружество ученых и производственников. К нам в порт пришли научные сотрудники Центрального научно-исследовательского института морского флота тт. Е. Грибоедов, Н. Струков, М. Морозов. Они вместе с инженерами Л. Оглоблиным, В. Чихаловым, П. Кальварской и крановщиками-стахановцами создали новые механизмы, усовершенствовали старые, улучшили и намного упростили технологию скоростной обработки судов.

Где, когда было мыслимо, чтобы ученый и слесарь на равных началах, как два равноправных члена одной производственной семьи, вместе разрабатывали какое-либо техническое новшество, взаимно дополняя и помогая друг другу? У нас в Ленинградском порту я это наблюдаю повседневно.

Недавно кандидат технических наук тов. Сиротский совместно с механиком Лесного мола И. Иваненко смонтировал новый прибор для графической записи элементов цикла крана. Прибор этот установлен на кране, он уже действует и помогает стахановцам и ученым улучшать труд механизаторов. Широко развернулось у нас движение за продление сроков службы механизмов. Оно уже дало порту свыше 800 тысяч рублей экономии.

Коммунистический труд прочно входит в наш советский быт. Заветы Владимира Ильича Ленина претворяются в жизнь.

Сила социалистического соревнования

А. ЧУТКИХ,
лауреат Сталинской премии, помощник мастера Московского Краснохолмского камвольного комбината

Владимир Ильич Ленин, наш вождь и учитель, указывал нам: «Строить новую дисциплину труда, строить новые формы общественной связи между людьми, строить новые формы и приемы привлечения людей к труду, это — работа многих лет и десятилетий. Это — благодарнейшая и благороднейшая работа».

Слова В. И. Ленина глубоко запали мне в душу. Каждый советский человек сейчас наглядно видит, как претворяются в жизнь заветы В. И. Ленина. Советский народ под руководством товарища Сталина строит новое, коммунистическое общество. По-новому складываются отношения между людьми, сильнее проявляется товарищеская взаимопомощь. Осмысленнее, сознательнее стал труд советских людей во славу Родины, рождаются новые формы стахановского труда.

Год назад на расширенном производственном совещании я выступил с предложением организовать социалистическое соревнование за повышение качества продукции и от имени своей бригады обещал бороться за честь фабричной марки, выпускать продукцию только первым сортом.

Мое предложение поддержали многие из ткачей и помощников мастеров. Так началось социалистическое соревнование за выпуск продукции высокого качества сначала на нашем комбинате, а затем и на других предприятиях страны.

Помня указания наших великих вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина, я много внимания уделял работе с людьми, с членами своей бригады, помогал их производственному росту. Чуткий, внимательный подход к каждому человеку в отдельности помог сплотить крепкий коллектив, дружно принявшийся за выполнение взятых социалистических обязательств.

Уже с февраля прошлого года наша бригада стала передовой на комбинате. В течение всего 1949 года она работала на высоком уровне и дала государству почти 100 проц. продукции первого сорта.

В нынешнем году мы не снизили своих показателей: за первую декаду января задание выполнено на 119 проц., и вся продукция сдана первым сортом. Отлично работают и другие бригады нашего цеха. Наш цех завоевал почетное звание «Цех отличного качества».

С начала общенародного движения за выпуск продукции первого сорта я получаю сотни писем от людей самых разнообразных профессий — текстильщиков, трикотажников, работников совхозов, маслоделов, чабанов, колхозников, рабочих болгарской фабрики им. Пескова и других. Встречаюсь со стахановцами других предприятий.

Особенно памятна мне встреча с приехавшими в Москву стахановцами Архангельского судоремонтного завода «Красная кузница» — бригадиром комплексной бригады В. Тряпицыным, мастером П. Шихановым и токарем С. Столярчуком.

Мне было приятно услышать от представителей судоремонтного завода, что у них широко развернулось движение за выпуск продукции высокого качества, что коллектив завода вызвал на социалистическое соревнование все предприятия Министерства морского флота и работники морского транспорта горячо соревнуются за высокие качественные показатели.

Велика сила социалистического соревнования; оно заставляет творчески относиться к труду, совершенствовать свои знания, свои методы работы. Я связан договором социалистического соревнования с другими мастерами нашей промышленности — мастером Ленинградской текстильной фабрики тов. Лоренковым, мастерами Кишиневской обувной и Ереванской суконной фабрик.

В нашей стране ширится всенародное движение за выпуск первосортной, высококачественной продукции. Если каждый рабочий, моряк, колхозник включится в это соревнование, то это даст огромный экономический эффект и повысит благосостояние трудящихся нашей Родины.

На благо Отчизны

Н. БЕСПАЛЫЙ,
крановщик Ждановского порта

В 1919 году, приветствуя первые коммунистические субботники, великий Ленин видел в них подлинные ростки коммунизма. Призывая к дальнейшему развитию революционной инициативы масс, Владимир Ильич учил заботливо поддерживать ростки нового, внимательнейшим образом относиться к ним.

Ильич писал, что социализм впервые создает возможность применить соревнование «...действительно **широко,** действительно в **массовом** размере, втянуть действительно большинство трудящихся на арену такой работы, где они могут проявить себя, развернуть свои способности, обнаружить таланты, которых в народе — непочатый родник и которые капитализм мял, давил, душил тысячами и миллионами».

Как точно сбылось это предвидение Ильича! Вдохновенный творческий труд стал незыблемым законом нашей жизни. Воодушевленные идеями коммунизма, советские люди под водительством верного ученика Ленина — товарища Сталина самоотверженно борются за дальнейший расцвет и усиление могущества нашей социалистической Родины. Именно этот непочатый родник народных талантов позволил нашей некогда отсталой стране стать могучей индустриальной державой.

Непочатый родник талантов, о котором говорил Владимир Ильич, неисчерпаем в нашей стране. Он совершает еще не такие чудеса.

Мы можем и должны добиться в новом, 1950 году новых больших успехов. А для этого каждый из нас должен учиться, пополнять знания политические и технические, осваивать новую технику, заставлять ее служить нам еще лучше, не обольщаться достигнутыми успехами. Детально изучая свой кран, свою машину, крановщики, механизаторы будут вскрывать резервы их производительности, с тем чтобы создать скоростной поток не за счет числа механизмов, а за счет их производительности.

Многие крановщики Ждановского порта уже добились значительных успехов. В прошлом году, например, десять крановщиков нашего порта выполнили по две годовые нормы. Среди них тт. Загнойко, Цыганенко, Савченко. Некоторые из них раньше за час делали на кране 15—18 циклов, теперь на один цикл уходит полторы, максимум две минуты.

Число крановщиков, работающих скоростными методами, растет в нашей стране с каждым годом. Имена моих товарищей Турдзеладзе, Александрия, Сухотеплова, Турленко, Искандерьяна, Чаврина, Пламеневой известны всему морскому флоту. Изо дня в день они показывают высокие примеры коммунистического отношения к труду. Наша задача — добиться того, чтобы их примеру следовали все крановщики и все механизаторы нашей страны. Высоких показателей в работе можно добиться не только на портальном кране, но и на любом портовом механизме, будь то мотовоз или автотягач. Все дело в том, чтобы изучить режим работы механизма, изучить процессы работы, вскрыть все резервы времени, уплотнить цикл, и не допускать ни минуты простоя.

Мастерство и сноровка придут к человеку, если у него есть желание, если он любит свой труд, свою машину. В 1950 году мы должны добиться того, чтобы сделать режим работы на всех портовых машинах скоростным.

Стахановский труд экипажа теплохода «Иосиф Сталин» известен на морском флоте. Моряки этого передового судна досрочно выполнили пятилетний план перевозок. В счет плана 1951 года судно уже доставило для народного хозяйства нашей страны более 600 тысяч тонн груза. В борьбе за план перевозок и рентабельную работу своего теплохода экипаж внес много ценных рационализаторских предложений, которые продлили срок службы двигателей и вспомогательных механизмов, позволили сберечь топливо и смазочные материалы. **На снимке:** лучшие стахановцы теплохода «Иосиф Сталин» секретарь судовой комсомольской организации электрик **В. Трачков** (слева) и матрос **Е. Мамчин** замеряют количество груза, принятого танкером.

Фото Е. Свет.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Заседательская суетня

Когда-то Владимир Маяковский писал о «прозаседавшихся». Его сатира резко била по бюрократам, топившим живое дело в бесконечной заседательской суетне.

Заглянем в кабинет начальника Клайпедского порта тов. Кузьмина. Здесь ежедневно в обязательном порядке собираются руководители отделов, цехов, мастерских и общественных организаций порта в количестве от 18 до 23 человек.

Совещание в кабинете начальника порта, намеченное на 12 часов, обычно начинается с опозданием на 30—40 минут. Затягивается оно на два—два с половиной часа. Какие же вопросы рассматриваются на этих заседаниях? Участники их подробно обсуждают, как забивать шпунты, какие ставить ролики во вновь строящемся здании— деревянные или фарфоровые, как заряжать аккумуляторы, как ремонтировать крышу склада, какую стену строящегося склада делать из кирпича, когда подавать заявки на вагоны и т. п.

Хотя эти совещания официально и именуются «диспетчерскими», но эксплоатационные вопросы занимают в них минимум места. Добавим еще, что заседанию в кабинете тов. Кузьмина предшествуют диспетчерские совещания в других хозяйствах порта. В итоге, у большинства руководящих работников Клайпедского порта три четверти рабочего времени проходит в заседательской суетне.

В Клайпедском порту принято постоянно отрывать руководителей тех или иных участков порта от рабочего места, вызывать их по множеству мелких вопросов к начальству. А телефон диспетчерской связи, недавно смонтированный и стоивший не одну тысячу рублей, уже отказал и не работает.

Плохо отражается на работе Клайпедского порта подобный «стиль» руководства!

М. АЛЕКСАНДРОВ.

К чему приводят неудачные маневры танкеров на рейде

На Астраханском морском рейде происходит разгрузка нефтепродуктов, направляемых в центральные районы страны. Переход танкера с буксируемой баржой из глубоководного района в район с малыми глубинами требует от судоводителя продуманного маневра. К сожалению, танкеры не всегда маневрируют удачно, и это приводит к повреждениям барж.

Работники обоих пароходств упорно считают эти случаи «стихийными явлениями». Спрашивается, что «стихийного» в таких происшествиях, где причиной является недобросовестность судоводителей танкеров?

Вот два характерных случая: капитан танкера «Жданов» Рейскульберг, разворачивая судно во время крупной зыби, допустил поломку привального бруса баржи «Челкар», а танкер «Каганович» под командованием капитана Квебулидзе поломал весь криполин баржи «Макат».

В обоих случаях капитаны маневрировали неосторожно. «Стихия» в этих происшествиях менее повинна, чем люди. Приходится сделать вывод: отдельные судоводители крупнотоннажного флота пароходства Касптанкер до сих пор не прониклись чувством ответственности за безаварийную работу флота. Некоторые из них даже считают — раз баржа «не наша», а «чужого» пароходства, то можно не беспокоиться, лишь бы план рейса был выполнен.

Это в корне противоречит «Уставу службы на судах морского флота Союза ССР» и дальше терпимо быть не может. Морская инспекция пароходства Касптанкер также не должна стоять в стороне в роли равнодушного наблюдателя. Борьба с авариями судов является одной из главных ее задач.

Старший морской инспектор пароходства Рейдтанкер, капитан морского флота III ранга

В. КАЛАБАНОВ.

Грубые ошибки в чертежах

Судомеханический завод имени М. Гаджиева систематически не выполняет план. Это в значительной степени об'ясняется отсутствием точной технической документации. Конструкторское бюро № 4 присылает на завод недостаточно подготовленную документацию и чертежи и тем самым срывает выпуск сменно-запасных частей для флота.

В этом отношении поучительна история с чертежами сменно-запасных частей для одного двигателя. Коллектив завода, получив чертежи, развернул подготовку к выпуску продукции. Однако заказчик, Дальневосточное пароходство, не дал на это своего согласия, потому что в чертежах оказались грубые ошибки.

После длительной переписки конструкторское бюро выслало на завод свою бригаду для уточнения чертежей. Но было потеряно много времени. В результате в прошлом году завод не выпустил ни одной детали для этого двигателя.

Завод должен был начать выпуск целого ряда сменно-запасных частей для судовых дизелей. Однако этому опять-таки помешала путаница в чертежах.

Такие факты повторяются из года в год. По чертежам, которые были получены еще в 1947 году, завод изготовил 20 поршней для теплохода «Двина», но заказчик отказался их принять. Поршни были сделаны с нарушением технологии. Эти поршни и сейчас находятся на складе завода.

Это происходит потому, что конструкторское бюро № 4 разрабатывает чертежи на сменно-запасные части недостаточно четко и высококачественно.

Наряду с конструкторским бюро в плохой работе завода повинны и его руководители — директор тов. Омаров и главный инженер тов. Бунин. Они не обеспечили надлежащего технического руководства производством запасных частей, а также механизмов для портового оборудования. На заводе высок процент брака литья, отсутствует борьба за качество. Руководители завода примирились с этими недостатками.

Отставание завода имени М. Гаджиева влияет на зимний ремонт судов. Пора принять решительные меры к наведению порядка на заводе.

П. КОСОГОРОВ.

По следам наших выступлений

«К зиме не готовы» — под таким заголовком в № 82 «Морского флота» было опубликовано письмо о неподготовленности к зиме общежития и красного уголка в Молотовском порту.

Как сообщил редакции начальник Молотовского порта тов. Васильев, по письму приняты меры. В настоящее время общежитие полностью отремонтировано и обеспечено необходимым оборудованием (умывальниками, кипятильником, мебелью, сушилкой).

При общежитии заново оборудован красный уголок, закуплен спортивный инвентарь. Приобретены радиоприемник, музыкальные инструменты, настольные игры. Выписаны газеты и журналы.

*

«Не берегут народное добро»—под таким заголовком была опубликована в № 91 «Морского флота» корреспонденция тов. Ильина. В корреспонденции рассказывалось, что в пароходстве Рейдтанкер не по-хозяйски относятся к оборудованию. Ценные машины и детали к ним лежат без надзора на железнодорожной станции Трусово и портятся.

Как сообщает главный инженер Главнефтефлота тов. Смыка, факты, изложенные в корреспонденции, подтвердились. На начальника отдела снабжения пароходства Рейдтанкер тов. Курылева, виновного в небрежном хранении оборудования, наложено строгое административное взыскание.

В морях Антарктики

Моряки нашей страны издавна занимаются китобойным промыслом. Еще 225 лет назад в старинном русском поселке Кола на Мурмане была создана гавань — стоянка первой русской китобойной флотилии. На небольших парусных судах наши мореходы смело отправлялись в дальнее плавание к Шпицбергену в поисках китов и морского зверя. Недавно исполнилось 60 лет, как русский пароход «Геннадий Невельской» начал охотиться на китов в дальневосточных морях.

За годы советской власти китобойный промысел в нашей стране получил широкий размах. Много рейсов совершила в водах Тихого океана первая советская китобойная флотилия «Алеут». После Великой Отечественной войны Советский Союз организовал охоту на китов в Антарктике.

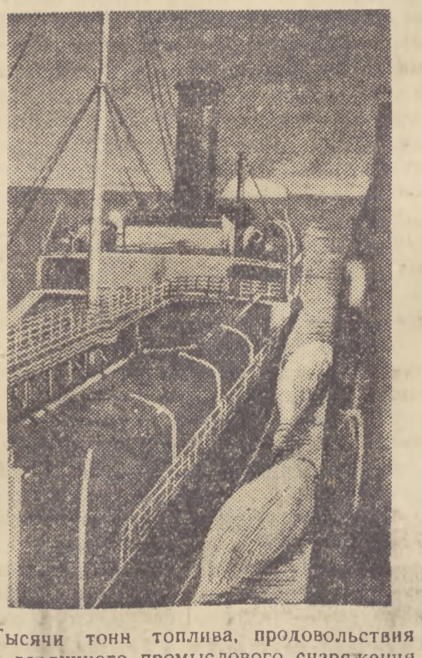
Три года назад в южно-полярные моря, где бушуют штормы и на курсе судов встречаются гигантские плавучие ледяные горы, впервые пришли корабли под флагом советской Родины. В морях Антарктики побывали теплоходы «Иосиф Сталин», «Кремль» и суда китобойной флотилии «Слава». Советские моряки вели корабли по пути русских первооткрывателей Антарктиды, посетили воды, омывающие берега Антарктического материка, островов Южная Георгия, Лескова, Завадовского, Сретения... Научные работники, штурманы и механики собрали ценнейшие материалы, обеспечивающие безопасное мореплавание в водах Южного полушария.

Сейчас антарктический рейс совершают теплоход «Серго» и китобойная флотилия «Слава». Редакция газеты «Морской флот» вчера связалась по радио с этими судами, находящимися в дальнем плавании. Первый помощник капитана теплохода «Серго» тов. Олешкевич рассказал следующее:

— Наше судно подходит к мысу Доброй Надежды. Рейс, об'явленный экипажем стахановским и посвященный выборам в Верховный Совет СССР, проходит успешно. До встречи с судами китобойной флотилии «Слава» осталось две недели. Радиооператоры теплохода «Серго» тт. Зайцев и Янкович уже давно установили прямую радиосвязь с флагманским судном советской антарктической китобойной флотилии — пароходом «Слава». Ежедневно мы слышим его позывные...

На пути в Антарктику экипажу теплохода «Серго» пришлось немало поработать во время штормовых погод в Атлантическом океане. В течение многих дней бушевал сильный шторм. Моряки трудились самоотверженно. Матросы комсомольцы тт. Бугаев и Роман вели судно точно по курсу. Палубная команда, возглавляемая боцманом тов. Шанидзе, следила за тем, чтобы все судовые устройства были надежно закреплены, по походному. Молодые моряки тт. Коробов, Трифонов и другие выполняли судовые работы на 150—200 проц. Мотористы тт. Бекренев и Земский четко несли вахту. Судно идет впереди графика.

Партийная организация проводит большую массово-политическую работу среди моряков-избирателей. На судне состоялись беседы и доклады о Сталинской Конституции, государственном устройстве СССР; агитаторы раз'ясняют морякам-избирателям Положение о выборах. Многие матросы и мотористы будут впервые участвовать в выборах в Верховный Совет СССР.



Тысячи тонн топлива, продовольствия и различного промыслового снаряжения доставляют флотилии «Слава» черноморские танкеры. На снимке: теплоход «Кремль» у борта парохода «Слава». Вместо кранцев между обоими судами находятся туши убитых китов.

В день выборов теплоход будет находиться в районе Южного Полярного круга. Экипаж решил к этой знаменательной дате завершить задание по снабжению флотилии «Слава» топливом, продовольствием и различным промысловым снаряжением.

...С борта парохода «Слава» капитан-директор советской антарктической китобойной флотилии тов. Соляник сообщил:

— Последняя земля давно осталась за кормой наших судов. Безбрежен и суров океан. Гонимые ветрами и течениями, по поверхности его вод медленно скользят огромные плавучие ледяные горы. Бушует шторм. Порой ему на смену приходит снежная пурга. Густой снег, смешиваясь с брызгами, срываемыми шквальным ветром с пенных верхушек волн, покрывает ледяным налетом палубы, надстройки, мачты и трубы судов.

Наши суда успешно охотятся вблизи Южного Полярного круга на голубых китов, которые считаются самыми крупными животными в мире.

Недавно вахтенный матрос одного из судов нашей флотилии обнаружил на курсе большого кита. Он сразу же доложил об этом на командный мостик. Капитан-гарпунер П. Зарва приказал начать охоту. Быстроходное судно устремилось в погоню. Кит сделал попытку скрыться среди плавающего битого льда. Однако ему не удалось спастись.

Выбрав удобный момент, гарпунер **Афанасий Пургин** выстрелил в кита из гарпунной пушки.

Метким выстрелом морской исполин был тяжело ранен. Но животное еще в течение часа быстро плыло вперед, как бы буксируя судно. Затем кит был добит вторым выстрелом из гарпунной пушки.

Когда этого голубого кита втащили на разделочную палубу парохода «Слава», то оказалось, что он весил 120 тонн и достигал в длину 27 метров. Из его туши было получено более 25 тонн жира. Язык голубого кита весил три с половиной тонны, а печень — полторы тонны.

Лучшие гарпунеры флотилии «Слава» А. Пургин, Н. Гниляк, Г. Овсянников и другие за это время добыли по нескольку голубых китов.

Интересный случай произошел у экипажа промыслового судна, которым командует капитан А. Коваленко. Охоту на китов этот небольшой пароход начал тогда, когда в океане разыгрался шторм. Ветер усиливался с каждым часом. Судно, покачиваясь на крутой волне, то взлетая на пенные гребни огромных водяных валов, то проваливаясь между ними, держало курс в район, где было замечено много китов.

— Фонтан! Кит с правого борта! — донесся возглас матроса с марса.

Гарпунер И. Вознюк прильнул к пушке, он внимательно всматривался в океан, отыскивая место, где должен был появиться на поверхности воды кит. Преследование продолжалось более часа. Сила ветра достигла восьми баллов. От экипажа промыслового судна потребовалось много умения и выдержки, чтобы подойти к киту на нужную дистанцию. Раздался выстрел. Над морем пронесся протяжный свист. Гарпун вылетел из ствола пушки и поразил животное. Донесся глухой взрыв. Это в туше кита взорвалась граната, навинченная на гарпун.

Несмотря на волны, которые непрестанно обрушивались на судно, палубная команда быстро стала подбирать гарпунный линь. Вскоре морской исполин был подведен к борту судна.

Началась буксировка кита к пароходу «Слава». К этому времени шторм перешел в снежную пургу. Два раза обрывался буксирный трос. В трудных штормовых условиях экипаж отыскивал в океане тушу убитого кита и продолжал ее буксировать. Рейс был успешно завершен.

Совершая рейсы в Антарктику, моряки нашей флотилии получили хорошую морскую закалку и выходят победителями из борьбы со стихией. В одном из рейсов, когда в океане разыгрался 10-бальный шторм, волной смыло за борт кочегара Евгения Державина. Это произошло глубокой ночью. По радио было сообщено на все суда, чтобы экипажи приняли участие в спасении моряка. Десятки спасательных кругов и плотов были сброшены в море. Прожекторы освещали океан. Моряки решили во что бы то ни стало спасти своего товарища.

Поиски велись внимательно. На 68-й минуте экипаж судна, где капитаном был тов. Неверов, разыскал в бушующем океане кочегара Евгения Державина.

Молодой моряк, комсомолец тов. Державин проявил исключительную выдержку, выносливость и беспримерное мужество. Оказавшись в море, он внимательно следил за лучами судовых прожекторов и, обнаружив спасательные средства, воспользовался ими и продержался более часа в штормовом море.

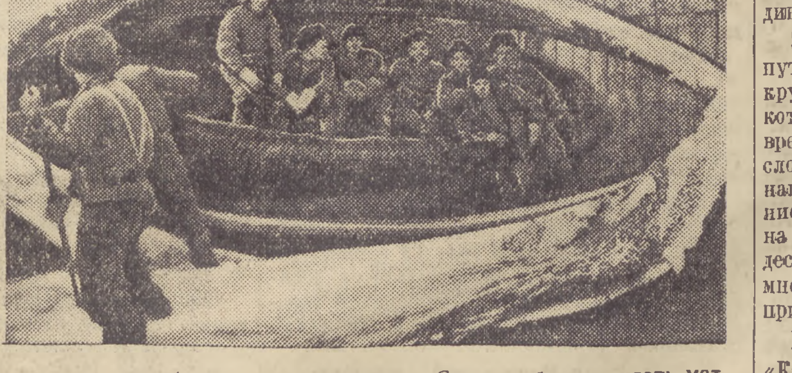
Сейчас комсомолец Евгений Державин по-прежнему работает на флотилии «Слава». Он — машинист одного из промысловых судов.

Прошел месяц, как моряки флотилии «Слава» охотятся на китов. Экипажи промысловых судов перевыполнили производственные задания. Социалистическое соревнование в честь выборов в Верховный Совет СССР ширится с каждым днем. Штурманы, механики, гарпунеры, матросы, кочегары, люди самых различных профессий флотилии решили ознаменовать день выборов в Верховный Совет СССР новыми производственными успехами в честь горячо любимой Родины.

Четвертый рейс флотилии «Слава» в Антарктику совпадает с трехлетием со дня, когда в моря Южного полушария впервые под флагом могучей социалистической Родины пришли советские корабли.

За три года пароход «Слава» прошел путь в 86.000 миль. Это равно четырем кругосветным плаваниям по экватору. Некоторые промысловые суда флотилии за это время прошли свыше 150.000 миль. Если сложить в одну линию всех китов, убитых нашими гарпунерами, получится расстояние, равное 60 километрам. Советская страна получила от моряков флотилии «Слава» десятки тысяч тонн ценной продукции и много миллионов рублей сверхплановой прибыли.

Моряки теплоходов «Иосиф Сталин», «Кремль» и судов флотилии «Слава» за время плавания в антарктических водах приобрели большой опыт судовождения в сложных навигационных условиях. Нам приходится работать в полосе сильных штормов, непрекращающихся снежных бурь, среди айсбергов и плавучих льдов. Советские моряки, — закончил свою беседу по радио капитан-директор флотилии «Слава» тов. Соляник, — пришли в далекую Антарктику, чтобы с честью выполнить задание Родины.



В морях Южного полушария. **На снимках** (слева направо): промысловые суда буксируют к пароходу «Слава» убитых китов; матросы быстро разделывают туши морских исполинов. В память рейса в Антарктику группа моряков снялась в пасти кита.

Фото С. Муравьева.

Дружный экипаж

Говорят, хорошие вести и добрая слава обуты в сапоги-скороходы. Недавно припомнились мне эти слова в далеком заполярном Мурманске, хотя то, о чем хочется рассказать, связано с солнечным Баку, с бурным Каспием.

Сумрачным полярным днем, когда на Кольский залив упал большой туман, я пробирался на дальний причал, находящийся от города километрах в пяти-шести. Спутником моим был молодой матрос комсомолец, назначенный из резерва на пароход «Мурманск», который в те дни готовился к отходу в дальнее плавание. Мы шли вдоль самой воды и беседовали. Я поинтересовался, давно ли начал мой спутник плавать и где.

— Более двух лет назад. На Каспии. На теплоходе «Кафур Мамедов», — ответил он.

— У капитана Котова?

— А вы его знаете? — спросил он вместо ответа.

Я кивнул головой, и мой собеседник, както сразу оживившись, добавил:

— Большой души человек! Настоящий друг молодежи!

Друг молодежи... Лучше и полнее о капитане Владимире Николаевиче Котове, пожалуй, и не скажешь.

Вся жизнь Владимира Николаевича Котова связана с молодежью и с морем. Рос он среди рыбаков Каспия. Вспоминая детские годы, Владимир Николаевич говорил, что мог часами сидеть на берегу у рыбацких лодок, и не было для него большего счастья, чем тот момент, когда рыбаки, хотя бы ненадолго, брали его с собой в лодку. Мечта стать моряком и капитаном не покидала его никогда. Она осуществилась, как мечта каждого молодого человека нашей страны. Весной 1930 года двадцатилетним юношей Владимир Котов был зачислен в мореходное училище и через несколько дней в Одессе впервые поднялся на настоящее судно. Это был учебный парусник «Товарищ» — плавучая школа, где получили подлинно морское воспитание многие известные советские судоводители.

— На «Товарище» нас было много, — вспоминает капитан Котов. — Все молодые, сильные, одушевленные юношеской мечтой, которая не знает преград. Нам пришлось испытать штормы, бури, дальние переходы. С тех пор я крепко и навсегда сжился с молодежью флота, с ее смелыми мечтами, отважными стремлениями.

Сейчас капитану Котову 39 лет. Но Владимир Николаевич сохранил в себе много тех черт, которые были присущи ему— курсанту мореходного училища, молодому матросу: отвагу, любовь к морской стихии.

Познакомились мы с Владимиром Николаевичем в Москве. Вместе с комсомольцами—членами экипажа своего судна капитан Котов приезжал в столицу, чтобы рассказать на заседании коллегии министерства об инициативе молодежного коллектива, первым на флоте начавшего соревнование за почетное звание «Отличная судовая вахта».

С первого же взгляда в капитане Котове чувствуется бывалый моряк. Высокий, плечистый, с зорким взглядом и уверенными движениями, он производит впечатление человека спокойного, сдержанного.

Тесная, душевная дружба с молодежным коллективом теплохода началась у Владимира Николаевича Котова с мая 1947 года, когда он принял теплоход «Кафур Мамедов» в Белом море и провел его по рекам и озерам на Каспий.

Когда началось комплектование экипажа, желающих служить под командованием капитана Котова оказалось много. Моряки Каспия знали его как душевного и храброго человека. Но из всех желающих Владимир Николаевич отобрал самых молодых.

— С молодежью плавать люблю, — заявил он. — Знаю, с ними все сделаешь, любые трудности преодолеешь.

И капитан Котов не ошибся. Видя в капитане чуткого, заботливого товарища и начальника, молодые матросы старались работать так, чтобы заслужить его похвалу и одобрение. Больше всего ценят молодые моряки в своем капитане то, чем полны сами, — живую, никогда не удовлетворяемую любознательность, потребность постоянно совершенствоваться, познавать и изучать все новое. Тягу молодежи к знаниям капитан Котов, как умелый воспитатель, направляет на непрерывное совершенствование и достижение мастерства в сложной профессии моряка.

Когда Владимир Николаевич комплектовал свой молодежный экипаж, пришел к нему на теплоход Тарбек Джибилов. Юноша-горец впервые спустился к морю из далекого осетинского селения. О профессии моряка он почти не имел представления. Но капитан сразу разгадал в нем силу, ловкость, трудолюбие и оставил на теплоходе. Он не ошибся. Плохо зная русский язык, матрос Джибилов вначале молча присматривался, как работают его более умелые товарищи. Часто останавливался около него Владимир Николаевич. Терпеливо, подробно об'яснял и показывал, как нужно сделать то или другое. Сейчас Джибилов — лучший матрос теплохода, активный комсомолец, награжден за отличный труд грамотами пароходства и министерства.

Еще больше сделал Владимир Николаевич Котов для развития молодого матроса Анатолия Ашкинадзе. На судно Анатолия привели отчасти чувство романтики, отчасти потомственное влечение к морю. Но когда молодой моряк столкнулся с буднями повседневного матросского труда, многое его разочаровало. Побывал он на одном судне — не сжился, на другом—оказался слабым. Владимир Николаевич взял его на теплоход. Он твердо знал — дружный коллектив и умелый подход командира перевоспитают юношу.

Молодой моряк скоро крепко привязался к своему капитану. Нравилось ему в капитане то, что был он с ними, молодыми моряками, всегда ровным, спокойным, уравновешенным. За этим спокойствием юноша легко угадал широкую русскую доброту, отеческую снисходительность к юношеским слабостям и постоянное желание помочь.

Анатолий Ашкинадзе рано потерял отца. В чутком, внимательном начальнике он как бы вновь обрел его. Однажды в Баку Владимир Николаевич зашел в домик, где Ашкинадзе жил с матерью. Приход капитана был радостным событием и для молодого моряка и для его матери. Владимира Николаевича посадили за стол на почетном месте, на котором обычно сидел отец. С тех пор он стал частым, желанным гостем в доме.

Когда Анатолий Ашкинадзе стал одним из лучших матросов теплохода, капитан посоветовал ему вступить в комсомол. У молодого моряка вскоре появилось желание получить среднее образование, учиться дальше. И в этом помог ему Владимир Николаевич. Он прикрепил в помощь матросу своего третьего помощника Валиева. Сейчас под руководством тов. Валиева матрос Ашкинадзе заочно оканчивает седьмой класс средней школы.

Можно привести много примеров того, как пришедшие на теплоход неопытные, молодые матросы стали постепенно одними из лучших моряков Каспийского бассейна. Среди них — Абдул Рахматулин, выросший из кочегаров в старшие мотористы, Валериан Мешанин, овладевший двумя специальностями — моториста и матроса, моторист Рафаил Еникеев и многие другие.

Но гордостью капитана Котова являются созданные его комсомольско-молодежным экипажем «Отличные судовые вахты». Соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта» возникло по инициативе комсомольцев. Крепкая, сплоченная комсомольская организация судна, членами которой состоит две трети экипажа, явилась застрельщиком новой замечательной формы социалистического соревнования на флоте — борьбы за звание «Отличная судовая вахта». Как это случилось?

Нередко Владимир Николаевич беседовал с молодыми моряками о славном сыне азербайджанского народа — Герое Советского Союза Кафуре Мамедове, чье славное имя носит теплоход. Вот во время одной из таких бесед и зародилась новая идея. Молодые моряки решили: чтобы носить по праву имя легендарного солдата Отечественной войны, надо трудиться только отлично, а для этого — создать отличные вахты.

Много упорного труда требовалось от молодежи, чтобы претворить это намерение в жизнь. Здесь на помощь комсомольцам пришел богатый, многосторонний опыт капитана.

По предложению Владимира Николаевича комсомольцы решили об'единить руководство вахтами в одном лице — в лице штурмана. Это повысило ответственность штурмана за работу обеих команд — палубной и машинной. Когда начали соревноваться, улучшили еще один момент несения службы. Раньше вахты рядового состава—матросы и кочегары—часто меняли часы работы, в то время как начальствующий состав работал с прежней очередностью. Комсомольцы решили закрепить состав вахт, сделать их комплексными. Соревнование стало более организованным и активным. Результаты не замедлили сказаться. Несмотря на то, что в прошлом году теплоход вышел из заводского ремонта на два месяца позже срока, экипаж не только наверстал упущенное, но и завершил годовой план досрочно, в ноябре.

Новаторские стремления, творческие поиски, трудовые успехи еще более сплотили молодых моряков с капитаном. Владимир Николаевич стал горячо уважаемым всеми членами экипажа, старшим другом, любимым руководителем, первым советником. За всякой надобностью свободно обращаются к нему. Покупает молодой моряк новый костюм,—обязательно придет посоветоваться с капитаном, прочтет новую книгу,—поделится с ним своими впечатлениями и мыслями. На отдыхе, в портах можно увидеть капитана вместе с комсомольцами в театре, в парке, на лекции, в музее.

Когда мы еще раз встретились с Владимиром Николаевичем в Москве, он нес в руках большую стопку новых книг.

— Решили наши комсомольцы создать на судне библиотеку,—пояснил он.—Газет выписали немало, а вот книг пока не хватает. Я решил воспользоваться приездом в столицу. Походил по магазинам, купил все новинки. Тяга к книгам у молодежи огромная, я и решил сделать им подарок. Пусть читают, достану еще,—добавил он.

Вот почему в далеком Мурманске теплым словом помянул молодой моряк первого в своей жизни капитана, наставника и друга.

А. ПАРЕНЬКОВ.

Знаете ли вы, что...

...первые в мире ледоколы были построены у нас, в России;

...отцом ледокольного флота является выдающийся русский ученый и адмирал Степан Осипович Макаров. Он разработал основы устройства ледокольного корабля и построил мощный ледокол «Ермак». Спущенный на воду в октябре 1898 года, «Ермак» до сих пор совершает рейсы под флагом нашей Родины;

...создателем первой в мире подводной лодки был русский изобретатель-самородок, крепостной крестьянин подмосковной деревни Ефим Никонов. В 1719 году в челобитной Петру I Никонов доносил об изобретении им «потаенного» боевого судна. В следующем году построенная Никоновым модель успешно прошла испытания, а в 1722 году первая в мире подводная лодка, построенная в Галерной гавани, была спущена в воду;

...кит в 40 раз тяжелее слона — самого большого животного на суше;

...если бы такое огромное животное, как кит, начало двигаться по земле, то оно просто погибло бы, не выдержав собственной тяжести. Ни толстая кожа, ни массивные ребра не были бы достаточной опорой для этой туши более 100 тонн весом;

...в море живут и самые крупные растения. Водоросль макроцистис достигает 150—200 метров в длину. На земле таких гигантов нет даже среди деревьев;

...миллионы птиц поселяются на прибрежных скалах. Птицы прожорливы. Подсчитано, что птицы Новой Земли за лето поедают в Баренцовом море одной только рыбы больше 120 тысяч тонн.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр. Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б00627. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Заказ № 240.